

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

2007/0297(COD)

18.6.2008

ÄNDERUNGSANTRÄGE 11 - 265

Entwurf eines Berichts
Guido Sacconi
(PE406.014v01-00)

Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

Vorschlag für eine Verordnung
(KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

AM_Com_LegReport

Änderungsantrag 11
Riitta Myller

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Ziel sollte sein, den Gesamtenergieverbrauch im Verkehrsbereich zu senken. Zur Verringerung des Gesamtenergieverbrauchs sollte sowohl angestrebt werden, durch technische Maßnahmen den Verbrauch der Personenkraftwagen zu senken als auch ganz allgemein den Bedarf an Mobilität zu verringern. Dem Ziel der Verringerung des Mobilitätsbedarfs sollte in allen Politikbereichen Rechnung getragen werden, insbesondere bei der Raumplanung und bei den öffentlichen Verkehrssystemen. Der Mobilitätsbedarf sollte durch Ausbau des Schienennetzes von der Straße auf die Schien verlagert werden. Auch sollte versucht werden, das Verbraucherverhalten zu beeinflussen, beispielsweise den Fahrstil.

Or. fi

Änderungsantrag 12
Johannes Blokland

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Am 24. Oktober 2007 hat das Europäische Parlament eine Entschließung zu der Strategie der

Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen angenommen.

Or. en

Begründung

Es muss auch die vom Europäischen Parlament angenommene Entschließung zur Minderung der CO₂-Emissionen berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 13
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, ***umfasst dies*** die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. ***Eine***

Geänderter Text

(10) Um die unabhängige Verpflichtung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 20 % bis 2020 einhalten zu können, müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors erheblich reduziert werden. Daher müssen bis 2012 durch Verbesserungen bei der Motorentechnik eine Verringerung der CO₂-Emissionen bei der Neuwagenflotte auf durchschnittlich 130 g/km angestrebt und verbindliche langfristige Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen auf 80 g/km bis zum Jahr 2020 und 60 g/km bis zum Jahr 2025 festgelegt werden. Durch langfristige Ziele wird den Automobilherstellern die erforderliche Rechtssicherheit geboten, um Investitionen in Personenkraftwagen mit einem geringen CO₂-Ausstoß zu planen. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, ***umfassen diese Ziele*** die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Or. en

Begründung

Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission sieht eine Verringerung der CO₂-Emission auf 120 g bis 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen vor, und die dafür erforderliche Technologie ist verfügbar.

Zusätzlich ist die Festlegung langfristiger verbindlicher Ziele erforderlich, um den Automobilherstellern eine langfristige Vorausplanung zu ermöglichen.

Änderungsantrag 14 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) ***In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem***

Geänderter Text

(10) ***Ein*** Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen ***ist erforderlich***, damit das Ziel von durchschnittlich ***120 g/km*** für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher ***über das CO₂-Emissionsverhalten von Fahrzeugen,***

Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

einschließlich des Beitrags der CO₂-äquivalenten Emissionen von Klimaanlageanlagen, sowie darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Or. en

Änderungsantrag 15 **Jens Holm**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 10**

Vorschlag der Kommission

(10) *In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird* mit

Geänderter Text

(10) *Ein* Rechtsrahmen mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen *ist erforderlich*, damit das *Gemeinschaftsziel* von durchschnittlich *120 g/km* für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik *bis 2012* erreicht wird. Da auch das

Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das **Ziel** von durchschnittlich **130 g/km** für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. ***In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht.*** Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Or. en

Begründung

Im Vorschlag der Kommission wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht werden soll, auf 130 mg/km festgelegt. Dies soll durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden, die einem CO₂-Ausstoß von 10 g/km entsprechen. Durch diesen Änderungsantrag sollen lediglich durch Verbesserungen bei der Motorentechnik 120 mg/km erzielt werden. Einerseits ist die dafür erforderliche Technologie verfügbar und andererseits wurde das Ziel von 120 g/km bereits zweimal aufgeschoben worden. Es gibt also keinen Grund für einen weiteren Aufschub.

Änderungsantrag 16
Johannes Blokland

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Geänderter Text

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von **nachhaltigen** Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele

erfüllen.

Or. en

Änderungsantrag 17
Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Das Europäische Parlament wies in seinen Stellungnahmen zu den Mitteilungen der Kommission vom 7. Februar 2007 darauf hin, dass die Entwicklung neuer Typen von Personenkraftwagen fünf bis sieben Jahre erfordert, und fordert daher die Kommission auf, endgültig verbindliche CO₂-Emissionsziele für keinen Zeitpunkt vor 2015 festzulegen.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 18
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Emissionsfreie Fahrzeuge verringern Europas Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Obwohl bei der Kraftstoffherstellung für emissionsfreie Fahrzeuge CO₂ freigesetzt wird, verfügen

diese Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor über eine bessere Treibhausgasbilanz. Die Entwicklung und Herstellung dieser Fahrzeuge, wie Elektrofahrzeuge oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, sollten daher gefördert werden, indem festgelegt wird, dass mindestens acht Prozent aller Neuwagen ab 2020 emissionsfrei sein müssen.

Or. en

Begründung

Seit einigen Jahren gibt es emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektro- und Hybridfahrzeuge und viele Hersteller entwickeln diese, doch wurden emissionsfreie Fahrzeuge bislang nicht in größerem Umfang auf den Markt gebracht. Es ist erforderlich, die Herstellung dieser Fahrzeuge zu fördern.

Änderungsantrag 19 **Chris Davies**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die *Masse*, da sie *in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist*. Es sollten *jedoch auch* Daten zu dem *alternativen* Parameter *für*

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die *Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand)*, da sie *einen besseren Anreiz zur Verringerung des Fahrzeuggewichts als der alternative Parameter der Masse bietet*. Es sollten *in jedem Fall* Daten zu dem Parameter der Fahrzeugstandfläche erfasst werden, um

die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse **und der Fahrzeugstandfläche** von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse **oder die Fahrzeugstandfläche** zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen **sowie die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Zunahme der Standfläche von Fahrzeugen**, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. en

Begründung

Der Vorschlag der Kommission, einen von der Fahrzeugmasse ausgehenden Parameter zu verwenden, würde Hersteller bestrafen, die leichtere Fahrzeuge herstellen. Dies ist völlig abwegig. Die Verringerung des Fahrzeuggewichts ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Der Parameter sollte von der Fahrzeugstandfläche ausgehen.

Änderungsantrag 20 Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Masse**, da sie **in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist**. Es sollten **jedoch auch** Daten zu dem **alternativen** Parameter **für die Funktion**, der Fahrzeugstandfläche (**Produkt aus Spurweite und Radstand**) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand)**, da sie **einen besseren Anreiz zur Verkleinerung als der alternative Parameter der Masse bietet**. Es sollten **in jedem Fall** Daten zu dem Parameter der Fahrzeugstandfläche erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse **und der Fahrzeugstandfläche** von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse **oder die Fahrzeugstandfläche** zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen **sowie die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Zunahme der Standfläche von Fahrzeugen**, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. en

Begründung

Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre.

Änderungsantrag 21 Anders Wijkman

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Masse**, da sie **in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist**. Es sollten **jedoch auch** Daten zu dem **alternativen** Parameter **für die Funktion**, der Fahrzeugstandfläche (**Produkt aus Spurweite und Radstand**) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand)**, da sie **einen besseren Anreiz zur Verkleinerung als der alternative Parameter der Masse bietet**. Es sollten Daten zu dem Parameter der Fahrzeugstandfläche erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse **und der Fahrzeugstandfläche** von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse **oder die Fahrzeugstandfläche** zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen

mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Massenzunahme von Fahrzeugen **sowie die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Zunahme der Standfläche von Fahrzeugen**, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. en

Begründung

Von der Fahrzeugstandfläche ausgehende Parameter lassen den Automobilherstellern mehr Raum für Maßnahmen zur CO₂-Verringerung und benachteiligen nicht die Gewichtsreduzierung als eine Möglichkeit zur Einhaltung der Bestimmungen.

Änderungsantrag 22 **Rebecca Harms**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist.** Es sollten **jedoch auch**

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion **auch nach 2012** ist die **Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand)**. Es sollten Daten zu dem Parameter der Fahrzeugstandfläche erfasst werden, um **ab 2013 die Durchschnittszielvorgaben zu differenzieren**. Bei der Festsetzung der

Daten zu dem *alternativen* Parameter *für die Funktion*, der Fahrzeugstandfläche (*Produkt aus Spurweite und Radstand*) erfasst werden, um *längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern*. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. en

Begründung

Daten zur Fahrzeugstandfläche werden ab 2010 zur Verfügung stehen und sollten für die Differenzierung der Durchschnittszielvorgabe verwendet werden.

Änderungsantrag 23 **Kurt Joachim Lauk**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu

werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis **2012** berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für **2012** die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis **2015** berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für **2015** die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 24
Riitta Myller

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung fördert aktiv die Öko-Innovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze.

Geänderter Text

(13) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung fördert aktiv die Öko-Innovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. **Die Entwicklung von Fahrzeugen mit Hybridantrieb und Elektrofahrzeugen sollte besonders gefördert werden, da sie erheblich weniger Emissionen verursachen als herkömmliche Kraftfahrzeuge.** So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze.

Or. fi

Änderungsantrag 25
Inés Ayala Sender, María Sornosa Martínez

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung fördert aktiv die *Öko-Innovation* und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze.

Geänderter Text

(13) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung fördert aktiv die *Öko-Innovation* und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze. **Die**

Kommission kann unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen prüfen, inwieweit es angebracht ist, die öko-innovativen Maßnahmen in die Überarbeitung der Prüfungsverfahren im Sinne von Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzubeziehen.

Or. en

**Änderungsantrag 26
Martin Callanan, Chris Davies**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsache, dass die Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstückkosten für die ersten der nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Verkehr gebrachten Generationen von sehr kohlenstoffarmen Fahrzeugtechnologien sehr hoch sein werden, sind in dieser Verordnung vorläufige Maßnahmen zur beschleunigten Markteinführung von Fahrzeugen mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß im frühen Vermarktungsstadium vorgesehen.

Or. en

**Änderungsantrag 27
Jorgo Chatzimarkakis**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Die Europäische Union sollte für die nahe Zukunft CO₂-freie Mobilität anstreben, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Die Automobilhersteller sollten die Herstellung emissionsfreier Personenkraftwagen bis 2050 anstreben.

Or. en

Begründung

Nur mit klaren, ehrgeizigen Langzeitzielen wird die EU eine weltweite Führungsposition im Bereich der Technologien für umweltfreundliche Fahrzeuge einnehmen bzw. diese Position behaupten können.

**Änderungsantrag 28
Anders Wijkman**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Die Verwendung alternativer Kraftstoffe kann über den gesamten Versorgungsweg (von der Erzeugung bis zur Nutzung) zu einer erheblichen Verringerung der CO₂-Emissionen führen. Daher sind in dieser Verordnung spezielle Maßnahmen zur Förderung der Weiterentwicklung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen vorgesehen.

Or. en

Begründung

Die Entwicklung von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, sollte gefördert werden. Da alternative Kraftstoffe über den gesamten Versorgungsweg (von der Erzeugung bis zur Nutzung) ein großes Potenzial bieten, um die CO₂-Emissionen erheblich zu senken, sollte die Fahrzeugflotte dahingehend angepasst werden, dass sie diese Kraftstoffe verwenden kann.

Änderungsantrag 29
Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsachen, dass mit Biotreibstoffen eine signifikante Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Treibstofflebenszyklus („Well-to-Wheel“) erzielt werden kann, und dass Automobilhersteller mit Fahrzeugen, die sowohl mit konventionellem als auch alternativen Treibstoffen betrieben werden können, den Übergang zu diesen gering CO₂-emittierenden Treibstoffen bewältigen können, enthält diese Verordnung Bestimmungen zur Unterstützung des Absatzes von „Flex-Fuel Fahrzeugen“ auf dem europäischen Markt.

Or. en

Begründung

Kraftstofflieferanten neigen dazu, keine Infrastruktur für Biokraftstoffe zur Verfügung zu stellen, solange keine entsprechende Nachfrage nach diesen Kraftstoffen besteht. Die Flex-Fuel-Technologie, mit der Möglichkeit das Fahrzeug automatisch mit einer Kombination aus Benzin und Biokraftstoff zu betreiben, kann zu einer Öffnung der Märkte für Biokraftstoffe führen. Gemeinsam mit den geplanten Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe und effizienteren Fahrzeugtechnologien stellt dies eine von vielen Möglichkeiten zur Verringerung der CO₂-Emissionen dar.

Änderungsantrag 30
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsachen, dass mit Biotreibstoffen eine signifikante

Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Treibstofflebenszyklus („Well-to-Wheel“) erzielt werden kann, und dass Automobilhersteller mit Fahrzeugen, die sowohl mit konventionellem als auch alternativen Treibstoffen betrieben werden können, den Übergang zu diesen gering CO₂-emittierenden Treibstoffen bewältigen können, enthält diese Verordnung Bestimmungen zur Unterstützung des Absatzes von „Flex-Fuel Fahrzeugen“ auf dem europäischen Markt.

Or. en

Begründung

Fuel suppliers are not likely to provide a full refueling network until there is adequate demand for the fuel. To overcome this problem, automakers are putting additional technology into alternative fuel vehicles to enable them to automatically sense and operate on combinations of petroleum and biofuels. This additional technological capability, positions these vehicles for the duration of their useful lives (average 12 years) to operate on biofuels. As these biofuels become more widely available, this could contribute to a very significant reduction in CO₂ emissions from the vehicle fleet on a well to wheels basis. The EU is currently putting in place criteria for biofuels to ensure their sustainability.

Änderungsantrag 31 Christofer Fjellner

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsachen, dass mit Biotreibstoffen eine signifikante Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Treibstofflebenszyklus („Well-to-Wheel“) erzielt werden kann, und dass Automobilhersteller mit Fahrzeugen, die sowohl mit konventionellem als auch alternativen Treibstoffen betrieben werden können, den Übergang zu diesen gering CO₂-emittierenden Treibstoffen

***bewältigen können, enthält diese
Verordnung Bestimmungen zur
Unterstützung des Absatzes von „Flex-
Fuel Fahrzeugen“ auf dem europäischen
Markt.***

Or. en

Begründung

Bei der Zielvorgabe für die CO₂-Emissionen wird nicht zwischen CO₂ aus fossilen Brennstoffen und CO₂ aus biologischen Brennstoffen unterschieden. Wenn das Ziel dieser Verordnung darin besteht, die vom Menschen verursachte Freisetzung von CO₂ in die Atmosphäre zu verringern, sollten Alternativen zu fossilen Brennstoffen gefunden werden. Die einfachste Möglichkeit für die Automobilhersteller die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften einzuhalten, besteht in einem Wechsel zu Dieselmotoren. Durch die Rechtsbestimmungen sollten aber auch Möglichkeiten für Lösungen mit alternativen Kraftstoffen geboten werden, die bislang nur schwer den Rechtsbestimmungen gerecht werden können, da bei ihnen eine Verringerung der CO₂-Emission über den gesamten Treibstofflebenszyklus vorliegt.

Änderungsantrag 32 Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsachen, dass mit Biotreibstoffen eine signifikante Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Treibstofflebenszyklus ("Well-to-Wheel") erzielt werden kann, und dass Automobilhersteller mit Fahrzeugen, die sowohl mit konventionellem als auch alternativen Treibstoffen betrieben werden können, den Übergang zu diesen gering CO₂-emittierenden Treibstoffen bewältigen können, enthält diese Verordnung Bestimmungen zur Unterstützung des Absatzes von "Flex-Fuel Fahrzeugen" auf dem europäischen Markt.

Or. de

Begründung

Die Mineralölindustrie wird erst bei adäquater Nachfrage eine volle Infrastruktur für neue Treibstoffe einrichten. Um dieses Problem zu überwinden, stellen die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge mit einer Technologie aus, die mit jeder Kombination von Benzin und Biotreibstoff fahren kann, da sie das Mischungsverhältnis automatisch mit Hilfe eines Sensors erkennt. Diese zusätzliche technische Ausstattung ermöglicht, dass das Fahrzeug während seines Lebenszyklus (rd. 12 Jahre) mit Biotreibstoff betrieben werden kann, was zu signifikanten CO₂-Reduktionen führen kann.

Änderungsantrag 33

Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, für die besondere Vorschriften für die Typgenehmigung gelten, einschließlich Fahrzeuge, die für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter ein Rollstuhl benutzt werden kann, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden.

entfällt

Or. de

Begründung

Die Verordnung legt einen Durchschnittswert vor, der von den Herstellern einzuhalten ist und nicht einen verpflichtenden Standard, der von Neuwagen einzuhalten ist wie bei den Euro-Normen. Eine Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, wie sie bei den Euro-Normen existiert, ist in dieser Verordnung überflüssig, da Fahrzeuge mit einem höheren CO₂-Ausstoß mit Fahrzeugen mit einem niedrigeren CO₂-Ausstoß verrechnet werden können.

Änderungsantrag 34

Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, für die besondere Vorschriften für die Typgenehmigung gelten, **einschließlich** Fahrzeuge, die für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter ein Rollstuhl benutzt werden kann, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden.

Geänderter Text

(16) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, für die besondere Vorschriften für die Typgenehmigung gelten, **oder** Fahrzeuge, die für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter ein Rollstuhl benutzt werden kann, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden.

Or. en

Begründung

Fahrzeuge, die speziell dafür gebaut wurden, Rollstühle laden und im Inneren transportieren zu können und die nicht als mit dem Rollstuhl zugängliche Fahrzeuge anerkannt sind, jedoch über eine europäische Typengenehmigung verfügen, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden. Mit diesen Änderungen werden alle in dieser Verordnung genannten Fahrzeuge, die für Rollstühle zugänglich sind, gleichgestellt. Dies würde im Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter stehen.

Änderungsantrag 35
Matthias Groote, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Um die Marktdurchdringung von Nullemissions- und Niedrigemissionsautos zu fördern, zählt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 jeweils dreifach und anderthalbfach.

Or. de

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die sehr wenig oder kein CO₂-Ausstoß verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 36 Bogusław Sonik

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen.

Geänderter Text

(21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen ***und sich lediglich darauf beziehen. Sollten die Mitgliedstaaten aus gerechtfertigten Gründen die Übereinstimmungsbescheinigung nicht dazu benutzen, das Verfahren der Zulassung und der Inbetriebnahme von neuen Personenkraftwagen abzuschließen, sollten sie die notwendigen Maßnahmen erlassen, um ein angemessen strenges Überwachungsverfahren sicherzustellen. Eine gemeinsame europäische Standarddatenbank sollte für Daten für Übereinstimmungsbescheinigungen eingerichtet werden. Sie sollte als einheitliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Verwaltung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn***

neue Fahrzeuge erstmals zugelassen werden. Die Kommission sollte für die Benutzung elektronischer Netzwerke durch die Mitgliedstaaten sorgen, wie sie beim REGNET-Projekt dargestellt wurden, die zu einer weiteren Straffung des Austauschs von Zulassungsdaten, wie etwa CO₂-Emissionen, für die Zwecke einer genauen Überwachung führen. Um den Automobilherstellern zu ermöglichen, auf Marktentwicklungen zu reagieren, sollte die Kommission jedem Hersteller bis zum 30. August für jedes Überwachungsjahr einen vorläufigen Überwachungsbericht vorlegen.

Or. en

Begründung

All Member States should be obliged to use as a main reference (e.g. for CO₂ figures) the certificate of conformity (CoC) as the basis for monitoring (at present about 12 EU Member States do not use this document the purpose of completing the national registration process). Therefore, a central European database for the collection of such data should be established. This would also allow manufacturers to provide timely updates in case of technical changes to their vehicles. It is key that manufacturers know early on what the official CO₂ figure will be and hence the Commission's provisional calculations and interim report must be on a half-yearly basis.

Änderungsantrag 37 **Thomas Ulmer**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 21**

Vorschlag der Kommission

(21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung

Geänderter Text

(21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung

vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen.

vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen **und sich lediglich darauf beziehen. Sollten die Mitgliedstaaten aus gerechtfertigten Gründen die Übereinstimmungsbescheinigung nicht dazu benutzen, das Verfahren der Zulassung und der Inbetriebnahme von neuen Personenkraftwagen abzuschließen, sollten sie die notwendigen Maßnahmen erlassen, um ein angemessen strenges Überwachungsverfahren sicherzustellen. Eine gemeinsame europäische Standarddatenbank sollte für Daten für Übereinstimmungsbescheinigungen eingerichtet werden. Sie sollte als einheitliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Verwaltung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn neue Fahrzeuge erstmals zugelassen werden. Die Kommission sollte für die Benutzung elektronischer Netzwerke durch die Mitgliedstaaten sorgen, wie sie beim REGNET-Projekt dargestellt wurden, die zu einer weiteren Straffung des Austauschs von Zulassungsdaten, wie etwa CO₂-Emissionen, für die Zwecke einer genauen Überwachung führen. Um den Automobilherstellern zu ermöglichen, auf Marktentwicklungen zu reagieren, sollte die Kommission jedem Hersteller bis zum 30. August für jedes Überwachungsjahr einen vorläufigen Überwachungsbericht vorlegen.**

Or. en

Begründung

All Member States should be obliged to use as a main reference (e.g. for CO₂ figures) the certificate of conformity (CoC) as the basis for monitoring (at present about 12 EU Member States do not use this document the purpose of completing the national registration process).

Therefore, a central European database for the collection of such data should be established. This would also allow manufacturers to provide timely updates in case of technical changes to their vehicles. It is key that manufacturers know early on what the official CO2 figure will be and hence the Commission's provisional calculations and interim report must be on a half-yearly basis.

Änderungsantrag 38
Adam Gierek

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte ***auch im Laufe der Zeit steigen***. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte ***dem Betrag entsprechen, der für die Industrie im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU (ETS) festgelegt wurde***. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. pl

Begründung

Die Emissionsüberschreitungsabgaben stehen in keinem Verhältnis zu den Abgaben in anderen Sektoren und sind deshalb ungerecht: Die im Vorschlag vorgesehene Abgabe von 95 Euro pro g/km für Emissionen im Jahr 2015 und danach (entspricht 475 Euro) übersteigt die im Rahmen des ETS festgelegte Abgabe von 100 Euro/t beinahe um das Fünffache.

Änderungsantrag 39

Anja Weisgerber, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer, Christa Klaß

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, **sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.**

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. **Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, *zugleich aber sicherzustellen, dass die Sanktion verhältnismäßig im Vergleich zu anderen CO₂-emittierenden Sektoren und konsistent mit anderen Instrumenten zur CO₂-Minderung ist, orientiert sich die Höhe der Überschreitungsabgabe an demjenigen Wert, der im Rahmen des Europäischen Emissionshandelssystems zu entrichten ist.***

Or. de

Änderungsantrag 40

Pilar Ayuso

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln.*** Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte den im Rahmen des EU-Emissionshandelsystems fälligen Überschreitungsabgaben in anderen Sektoren entsprechen.*** Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. es

Begründung

Die vorgeschlagenen Abgaben bzw. Ausgleichszahlungen sind völlig unverhältnismäßig und in keiner Weise vergleichbar mit jenen in anderen Industriesektoren. Im Kommissionsvorschlag liegen diese Strafen im Jahr 2015 bei 475 EUR pro Tonne, während sie in Anlehnung an die in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelsystems fälligen Strafen zwischen 20 und 40 EUR pro Tonne liegen würden, wobei (bei Überschreitung der Obergrenzen) zusätzliche Abgaben in Höhe von 100 EUR pro Tonne plus 20 EUR pro Tonne für die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge anfallen würden.

Änderungsantrag 41
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab **2012** für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten **als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.**

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab **2015** für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten **den Herstellern bzw., im Falle eines Pools, den Poolmanagern zugute kommen, die einen Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen vorweisen können, der unterhalb der Zielvorgabe liegt. Die Zuweisung dieser Beträge sollte im Verhältnis zu den geschätzten Gesamteinsparungen stehen, die vorgenommen wurden.**

Or. en

Begründung

Die Änderung steht im Einklang mit dem vom Europäischen Parlament im Oktober 2007 beschlossenen Zeitplan und soll an das in ökologischer Hinsicht noch ehrgeizigere Ziel einer Verringerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf 125 g/km geknüpft werden. Die Beträge, die aus der Nichteinhaltung der Vorgaben durch die Automobilhersteller resultieren, sollten Herstellern zugewiesen werden, die emissionsärmere Fahrzeuge produzieren. Viele dieser Hersteller können durch die umweltfreundlichere Strategie, die sie verfolgen, nur mit geringen Gewinnspannen arbeiten.

Änderungsantrag 42

Inés Ayala Sender, María Sornosa Martínez

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten ***auf realistische und plausible Art und Weise*** widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen ***und zur Erhöhung der Unterstützung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten zur Verringerung der CO₂-Emissionen im Automobilssektor verwendet*** werden.

Or. en

**Änderungsantrag 43
Rebecca Harms**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser

Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten *widerspiegeln*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe *höher sein als* die Technologiekosten *für alle Hersteller*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. en

Änderungsantrag 44 **Matthias Groot**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen.*** Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-

Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. de

Begründung

Es darf nur ein phase-in geben. Das phase-in über die Flotte gibt den Herstellern die Flexibilität sich dem Durchschnittswert an CO₂ Emissionen anzupassen. Sollten die Hersteller den Durchschnitt nicht einhalten können, sollen sie ab 2012 95 Euro pro Gramm Emissionsüberschreitung zahlen.

Änderungsantrag 45 **Kurt Joachim Lauk**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab **2012** für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab **2015** für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der

Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 46

Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln.*** Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte den im Rahmen des EU-Emissionshandelsystems fälligen Überschreitungsabgaben in anderen Sektoren entsprechen.*** Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. it

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Überschreitungsabgaben sind im Vergleich zu anderen Sektoren unverhältnismäßig hoch und ungerechtfertigt: die für das Jahr 2015 vorgeschlagene Abgabe von 95 EUR für einen CO₂-Ausstoß von 1 g/km (bzw. 475 EUR pro Tonne) ist fast fünf Mal so hoch wie die Abgabe von 100 EUR pro Tonne im Rahmen des EU-Emissionshandelsystems.

Änderungsantrag 47 **Johannes Blokland**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten *widerspiegeln*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe *höher sein als* die Technologiekosten. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. en

Begründung

Um die Einhaltung der EU-Zielvorgabe für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß wirksam sicherzustellen, sollte die Abgabe höher sein als die Technologiekosten.

Änderungsantrag 48
Gyula Hegyi

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen **und für die Unterstützung nachhaltiger Verkehrsmittel, insbesondere der öffentlichen Verkehrsmittel, verwendet** werden.

Or. en

Begründung

Die Abgaben für Fahrzeuge, die nicht die Anforderungen zum Schutz der Umwelt erfüllen, sollten für die Unterstützung nachhaltiger Transportmittel genutzt werden.

Änderungsantrag 49

Guido Sacconi

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 23 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23a) Steuerliche Maßnahmen sollten genutzt werden, und die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, Anreize einzuführen, um den Kauf von Kraftwagen mit geringem CO₂-Ausstoß zu fördern; der Rat wird daher ersucht, den Vorschlag für eine Richtlinie über die Besteuerung von Personenkraftwagen anzunehmen.

Or. it

Begründung

Es hat sich gezeigt, dass in jenen Staaten, wo eine geringere Steuer auf Kraftfahrzeuge mit niedrigem CO₂-Ausstoß erhoben wird, ein beträchtlicher Anstieg beim Verkauf von umweltfreundlicheren Fahrzeugen verzeichnet wurde. Der Rat wird ersucht, den Vorschlag für eine Richtlinie, die eine steuerliche Angleichung in diesem Sinne ermöglicht, anzunehmen.

**Änderungsantrag 50
Guido Sacconi**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 23 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23b) Die in der überarbeiteten Fassung der Richtlinie 1999/94/EG enthaltenen Bestimmungen müssen dem Verbraucher eindeutige Informationen über die offiziellen Werte betreffend den Treibstoffverbrauch und die spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs liefern, damit der Verbraucher eine Kaufentscheidung in Kenntnis der Sachlage treffen kann.

Begründung

Das bei der Vermarktung der Kraftfahrzeuge verwendete Werbematerial muss unter anderem Angaben über den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen der Kfz-Modelle enthalten, auf diese bewerben.

Änderungsantrag 51
Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24a) Da die Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen die Anpassung der Infrastruktur zur Erleichterung des Einsatzes von Fahrzeugen erfordern wird, die von einer Vielzahl von Quellen (Strom, Wasserstoff, Biokraftstoffe usw.) angetrieben werden, sollten Mittel aus den Strukturfonds und den Landwirtschaftsfonds hierfür vorgesehen werden.

Or. en

Begründung

Um wirtschaftlich rentabel zu sein, werden neue Technologien (Wasserstoff, Elektrofahrzeuge usw.) einen Massenmarkt benötigen. Die Automobilhersteller investieren stark in solche Technologien. Allerdings werden die Verbraucher solche Fahrzeuge nur kaufen, wenn die Infrastruktur zur Verfügung steht. Die Maßnahmen der EU in diesem Bereich sollten deshalb kohärent sein und eine Unterstützung für die Infrastruktur umfassen, die für die Erreichung der festgelegten Ziele erforderlich ist.

Änderungsantrag 52
Martin Callanan, Pilar Ayuso

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 29 a (neu)

(29a) Das bestehende europäische System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen deckt nicht alle technischen Möglichkeiten ab, mit deren Hilfe Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen erzielt werden können. Aus diesem Grunde ist es notwendig, ein Verfahren festzulegen, mit dessen Hilfe Regeln für die Bewertung aufgestellt werden, inwieweit die Einführung bestimmter technologischer Maßnahmen den CO₂-Ausstoß verringern kann („Öko-Innovationen“). Diese Technologien, werden bei Messungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsbestimmungen nicht oder nicht in ausreichendem Maße widerspiegelt. Die Anerkennung von Öko-Innovationen sollte den Herstellern als zusätzlicher Anreiz dienen, indem der durch die betreffenden Technologien erzielte Nutzen beim Erreichen ihrer spezifischen CO₂-Reduktionsziele mit angerechnet wird.

Or. en

Begründung

Aufgrund der Bedeutung von Öko-Innovationen ist eine Erwägung notwendig, in der Innovationen zur Verringerung der CO₂-Emissionen angesprochen werden, die das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter verbessern und im Prüfzyklus nicht berücksichtigt sind. Diese Öko-Innovationen können einen bedeutenden Beitrag für die Umwelt, die Autofahrer und die gesamte europäische Gesellschaft leisten.

**Änderungsantrag 53
Johannes Blokland**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1**

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Artikel 1

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb** der EU, **auch im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. **Die Verordnung legt als Ziel ein mittleres Emissionsniveau von 120 g CO₂/km für die Neuwagenflotte ab dem 1. Januar 2012 fest**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen. **Die Verordnung legt ferner als Ziel ein mittleres Emissionsniveau von höchstens 80 g CO₂/km für die Neuwagenflotte ab dem 1. Januar 2020 und 60 g CO₂/km ab dem 1. Januar 2025 mit einem Richtziel von 110 g CO₂/km ab dem 1. Januar 2017 fest**.

Or. en

Begründung

Auch im Automobilssektor müssen globale Reduktionsziele für die CO₂-Emissionen aufgenommen werden. Es wird ein mittleres Emissionsniveau von höchstens 80 g CO₂/km ab 2020 und 60 g CO₂/km ab 2025 vorgeschlagen, um langfristige Anreize für die Verringerung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen zu schaffen

Änderungsantrag 54
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. ***Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.***

Geänderter Text

I. Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.

Ia. ***Der individuelle Zielwert muss im Jahre 2012 für mindestens ein Viertel, im Jahre 2013 für mindestens die Hälfte, im Jahre 2014 für mindestens drei Viertel und im Jahre 2015 für die Gesamtflotte erreicht werden. Um den nach der Berechnungsformel zu ermittelnden individuellen CO₂-Zielwert im Jahre 2015 für die vollständige Neuwagenflotte erreichen zu können, sind entsprechende Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik erforderlich.***

Ib. ***Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft werden zusätzliche Maßnahmen durch diese Verordnung eingeführt, die mindestens 10 g CO₂ pro Kilometer entsprechen.***

Ic. ***Die CO₂-Emissionswerte werden gemäß der Verordnung 2007/715/EG und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Zusätzliche nachgewiesene Maßnahmen der Automobilhersteller und ihrer Zulieferer, die zu weiteren Reduzierungen von Treibhausgas-Emissionen führen, werden nach Artikel 6 und Anhang III bei den Anforderungen an die Fahrzeugtechnik berücksichtigt.***

Begründung

Die starre Beschränkung auf Messergebnisse nach dem geltenden Prüfverfahren und die Einschränkung zusätzlicher Maßnahmen auf 10 g CO₂ pro gefahrenen Kilometer reduzieren technologische Möglichkeiten und geben keine Anreize für effiziente Öko-Innovationen. Die zugelassenen Kraftfahrzeuge sollen als Einheit betrachtet und den höchstmöglichen technologischen Fortschritt erreichen können. Laufende Änderungen des Prüfverfahrens sind keine wirksame Lösung. Daher sollten Anrechnungen nach Artikel 6 und Anhang IIa dieser Verordnung möglich sein.

Änderungsantrag 55 Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **zu erreichende** CO₂-Emissionsdurchschnitt **für neue Personenkraftwagen von 130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.**

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen **und leichter Nutzfahrzeuge**, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb** der EU, **auch im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. **Das** in der Verordnung festgelegte **Ziel**, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **für neue Personenkraftwagen einen** CO₂-Emissionsdurchschnitt **von 120 g/km ab dem 1. Januar 2012 und langfristig von 90 g/km ab dem 1. Januar 2020 zu erreichen**, wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Das in der Verordnung festgelegte Ziel, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik für leichte Nutzfahrzeuge einen CO₂-Emissionsdurchschnitt von 175 g/km ab dem 1. Januar 2012 und von

höchstens 160 g/km ab dem 1. Januar 2015 zu erreichen, wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Or. en

Begründung

Um die Klimaziele zu erreichen und dem Rest der Welt einen hohen Standard vorzulegen, sollte das Ziel, das lediglich durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht werden kann, auf 120 g CO₂/km festgelegt werden. Von einem ehrgeizigen Langzeitziel profitieren Industrie und Klima. Der Kommissionsvorschlag enthält keine Bestimmungen zu Lieferwagen bzw. Kleinbussen. Diese sollten in die Verordnung aufgenommen werden, da sie allein für ca. 2 % der gesamten verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich sind.

Änderungsantrag 56 **Åsa Westlund**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, ***demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der*** in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik ***zu erreichende*** CO₂-Emissionsdurchschnitt ***für neue Personenkraftwagen von 130 g/km*** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. ***Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.***

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel ***einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb*** der EU, ***auch im Verkehrssektor***, verwirklichen sollen. ***Das*** in der Verordnung festgelegte ***Ziel***, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik ***für neue Personenkraftwagen einen*** CO₂-Emissionsdurchschnitt ***von 120 g/km ab dem 1. Januar 2012 und langfristig von 90 g/km ab dem 1. Januar 2020 zu erreichen***, wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Begründung

Um die allgemeinen Klimaziele der EU zu erreichen und dem Rest der Welt einen hohen Standard vorzulegen, sollte das Ziel, das lediglich durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht werden kann, auf 120 g CO₂/km festgelegt werden. Von einem ehrgeizigen Langzeitziel profitieren Industrie und Klima.

Änderungsantrag 57

Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.

Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch **zusätzliche** Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km **entsprechen**.

Geänderter Text

1. Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.

2. Der Zielwert von 120g/km muss im Jahr 2012 von 25%, im Jahr 2013 von 50%, im Jahr 2014 von 75% und im Jahr 2015 von 100% der Neuwagenflotte erreicht werden.

3. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

4. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch **alle zusätzlichen** Maßnahmen ergänzt, die **einen Beitrag zur**

Reduzierung der CO₂-Emissionen leisten können. Diese Maßnahmen entsprechen mindestens 10 g CO₂/km.

Or. de

Begründung

Die Entwicklung neuer Produkte und Modelle erfordert in der Regel einen Zeitraum von 5 bis 6 Jahren. Aufgrund dieser Produktionszyklen sollte es eine Einführungsphase geben, um dem Planungsrahmen der Automobilhersteller Rechnung zu tragen. Oberstes Ziel der Verordnung sollte die Reduktion der CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten europäischer Automobilhersteller sein. Um der technischen Innovation und den individuellen Ansätzen der Hersteller Rechnung zu tragen, sollte die Wahl der Maßnahmen zur Erreichung des Zielwerts dem Hersteller obliegen, ohne bereits bestehende Standards anzugreifen. Die Bewertung des Beitrags dieser Maßnahmen sollte ab einem Mindestwert von 10g pro gefahrenem Kilometer nach oben offen sein, da zum einen das Potential der Maßnahmen mit einer starren Bewertung nicht ausreichend erschöpft ist und zum anderen ein Anreiz zur Weiterentwicklung derartiger Maßnahmen geschaffen werden sollte.

Änderungsantrag 58 Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Gegenstand **und** Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der** in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des**

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb** der EU, **auch im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. **Das** in der Verordnung festgelegte **Ziel**, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **für die Neuwagenflotte einen CO₂-Emissionsdurchschnitt von 120 g/km ab dem 1. Januar 2012, von 80 g/km ab dem 1. Januar 2020 und von 60 g/km ab dem 1. Januar 2025 zu erreichen**, wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und

Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Or. en

Begründung

Im Vorschlag der Kommission wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht werden soll, auf 130 mg/km festgelegt. Dies soll durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden, die einem CO₂-Ausstoß von 10 g/km entsprechen. Mit diesem Änderungsantrag wird bezweckt, dass lediglich durch Verbesserungen bei der Motorentechnik 120 mg/km erzielt werden. Einerseits ist die dafür erforderliche Technologie verfügbar und andererseits wurde das Ziel von 120 g/km bereits zweimal aufgeschoben. Es besteht daher kein Grund, die Erreichung dieses Ziels noch weiter aufzuschieben. Ein Langzeitziel muss aufgestellt werden, um den ständig zunehmenden Emissionen von Kraftfahrzeugen entgegenzuwirken; ein solches Ziel schafft auch der Automobilindustrie Sicherheit bei der Planung ihrer Forschungs- und Entwicklungsarbeit.

Änderungsantrag 59 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Gegenstand **und** Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Gesamtziel** der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Ziel** der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **120 g/km im Jahr 2012, 80 g/km im Jahr 2020 und 60 g/km im Jahr 2025** wird gemäß der Verordnung

gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese** Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

(EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Diese** Verordnung **wird** durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die **weiteren** 10 g CO₂/km entsprechen **und die durch Maßnahmen außerhalb des Prüfzyklus zur Typengenehmigung bis 2012 erreicht werden sollen.**

Or. en

Begründung

In order to be in line with EU climate policy objectives, a 120g /km fleet average must be achieved by 2012 with improvements that are measurable under the type approval test cycle. Other measures should be additional. According to the Commission impact assessment the 130g/km target would save consumers more than double the estimated purchase price increase over lifetime of the car (with fuel cost data from time period when crude oil price was in the order of 60\$ /barrel). In addition to being a climate necessity, stricter targets would save money for the consumers and reduce oil dependency. A pathway for further emission reductions is necessary to provide investment certainty.

Änderungsantrag 60 Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Gegenstand und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **der EU** verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.** Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb der EU, auch im Verkehrssektor,** verwirklichen sollen. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂ Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer

und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen, **um somit das Gesamtziel der EU von 120g/km durchschnittliche CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte zu erreichen.**

Der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂ Emissionsdurchschnitt von 130 g/km muss im Jahr 2012 von mindestens 70%, im Jahr 2013 von mindestens 80%, im Jahr 2014 von mindestens 90% und im Jahr 2015 von der Gesamtflotte erreicht werden.

Or. de

Begründung

Es darf nur ein phase-in geben. Das phase-in über die Flotte gibt den Herstellern die Flexibilität sich dem Durchschnittswert an CO₂ Emissionen anzupassen. Sollten die Hersteller den Durchschnitt nicht einhalten können, sollen sie ab 2012 95 Euro pro Gramm Emissionsüberschreitung zahlen.

Änderungsantrag 61 Anders Wijkman

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Gegenstand **und** Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen **sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km **im Jahr 2012, bei 90 g/km im Jahr 2020 und 60 g/km im Jahr 2030** liegen **sollen**. Der in

Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.**

der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Or. en

Begründung

Der Kommissionsvorschlag enthält keine genaueren Langzeitziele für 2020 und 2030. Daher würden die Bemühungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen nach 2012 theoretisch eingestellt werden. Langzeitziele sind jedoch erforderlich, um der Industrie eine langfristige Vorausplanung für die Entwicklung von im Verbrauch sparsamen Fahrzeugen zu ermöglichen und Innovationen zu fördern. Die Emissionen aus dem Verkehr werden voraussichtlich weiter zunehmen, wenn keine weiteren Maßnahmen umgesetzt werden. Dies würde die Klimapolitik der EU unterlaufen.

Änderungsantrag 62 **Dorette Corbey**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei **120 g/km** liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei **60 g/km** liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **120 g/km ab 2012, 80 g/km ab 2020 und 60 g/km ab 2025** wird gemäß der Verordnung (EG)

und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.**

Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Or. en

Begründung

Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission sieht eine Verringerung der CO₂-Emission auf 120 g bis 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen vor, und die dafür erforderliche Technologie ist verfügbar.

Zusätzlich ist die Festlegung langfristiger verbindlicher Ziele erforderlich, um den Automobilherstellern eine langfristige Vorausplanung zu ermöglichen.

Änderungsantrag 63 **María Sornosa Martínez**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Gegenstand **und** Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat basierend auf einer Folgenabschätzung einen Vorschlag zur Festlegung von mittel- und langfristigen Zielen vor.

Or. en

Änderungsantrag 64
Inés Ayala Sender

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Gegenstand **und** Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, ***demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.*** Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel ***einer Verringerung der CO₂-Emissionen*** der EU, ***auch im Verkehrssektor,*** verwirklichen sollen. ***Die Verordnung legt ein mittleres Emissionsniveau von 120 g CO₂/km für die Neuwagenflotte ab dem 1. Januar 2012 fest.*** Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen. ***Das Ziel wird bis spätestens 1. Januar 2020 überprüft.***

Or. en

Änderungsantrag 65

Jorgo Chatzimarkakis

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei **120 g/km** liegen sollten. **Der** in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, **die 10 g CO₂/km entsprechen.**

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte **im Jahr 2015** bei **130 g/km** liegen sollten. **Dieser** in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen, **insbesondere durch Öko-Innovationen,** ergänzt.

Or. en

**Änderungsantrag 66
Chris Davies**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Gegenstand **und** Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU

Geänderter Text

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer**

verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für **neue Personenkraftwagen** von **130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb der EU, **auch im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **ab dem 1. Januar 2015** zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für **die Neuwagenflotte** von **125 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen. **Die Verordnung legt ferner ein mittleres Emissionsniveau von höchstens 80 g CO₂/km für die Neuwagenflotte bis zum 1. Januar 2020.**

Or. en

Begründung

In diesen Änderungsantrag wird das im Oktober 2007 vom Europäischen Parlament beschlossene Ziel sowie der Zeitplan wieder aufgenommen. Dieses kurzfristige Ziel ist in ökologischer Hinsicht noch ehrgeiziger als das von der Kommission vorgeschlagene Ziel. Jedoch bietet der Zeitplan der Industrie mehr Zeit, um das Ziel unter möglichst geringen Kosten zu erreichen. Das vorgeschlagene mittelfristige Ziel (2020) stellt ein ehrgeizigeres Ziel dar, als das vom Parlament beschlossene. Es erkennt die gegenwärtig von der Industrie eingenommene weit fortschrittlichere Haltung an und berücksichtigt den durch die Verbraucher aufgrund der steigenden Ölpreise ausgeübten Druck im Sinne einer Veränderung.

Änderungsantrag 67

Anja Weisgerber, Miroslav Mikolášik, Horst Schnellhardt, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Renate Sommer, Lambert van Nistelrooij, Christa Klaß, Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose

Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die **auf eine weitere Verringerung von 10 g CO₂/km abzielen.**

Im Jahre 2014 soll die Kommission auf der Basis einer Bestandsaufnahme und einer Rechtsfolgenabschätzung mittel- und langfristige Ziele für neu zugelassene Kraftfahrzeuge ab 2020 vorschlagen und Rat und Parlament zur Entscheidung vorlegen. Zugleich soll die Kommission einen Vorschlag für ein umfassendes Vorgehen zur Ermittlung aller CO₂-mindernden Maßnahmen vorlegen, mit dem Ziel, die Unterscheidung zwischen antriebsseitigen, fahrzeugseitigen und ergänzenden Maßnahmen sowie Öko-Innovationen aufzuheben.

Es soll ein Ziel für 2020 definiert werden, das in der Summe aller relevanten Maßnahmen eine Minderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen um mindestens 20 Prozent gegenüber 2008 gewährleistet. Die Kommission soll dabei der möglichen Einbeziehung des Straßenverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem, wie sie im Rahmen der Revision des EU-Emissionshandelssystems vorgeschlagen wurde, Rechnung tragen.

Als Grundlage für diesen Vorschlag wird eine umfassende Abschätzung der Folgen für die Automobilindustrie und der ihr vorgelagerten Sektoren erstellt. Diese

schließt eine Analyse von Kosten und Nutzen, unter Berücksichtigung aller relevanten technologischen Innovationen zur CO₂-Minderung, in allen Segmenten des Pkw-Marktes ein.

Bei der Festlegung eines Langfristziels sind die Entwicklungen auf der Ebene internationaler Abkommen für den Klimaschutz zu berücksichtigen.

Or. de

Begründung

Um den technologischen Fortschritt im Automobilssektor zu fördern und den Automobilherstellern und Zulieferern langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben ist es sinnvoll, auf der Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme und einer sorgfältigen Rechtsfolgenabschätzung Langfristziele festzulegen und damit alternative Technologien zu fördern bzw. durchzusetzen. Diese Ziele sollen im Rahmen eines zeitnahen Gesetzgebungsverfahrens in der Mitentscheidung festgelegt werden. Die Neufassung der Richtlinie muss ein umfassendes Vorgehen beinhalten, um alle Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu betrachten; dies sind vor allem

- a) antriebs-/fahrzeugseitige Maßnahmen,*
- b) ergänzende Maßnahmen und*
- c) Öko-Innovationen.*

Die künftige Richtlinie sollte daher alle verbrauchsmindernden Maßnahmen umfassen.

Würde das übergreifende politische Ziel der EU einer Minderung der CO₂-Emissionen um 20 Prozent bis 2020 auf neue Pkw angewendet, bietet sich der von ACEA / JAMA / KAMA zugesagte Wert als Bezugspunkt an. Die Herleitung eines konkreten Zielwerts kann erst auf Basis aller relevanten Maßnahmen und der Folgenabschätzung erfolgen. Eine Minderung von 20 Prozent stellt jedoch für die künftigen Ziele den mindestens zu erreichenden Minderungsfaktor dar. Hierdurch wird die Automobilindustrie analog zu anderen Sektoren behandelt. Sollte die EU ambitionierte Zusagen im internationalen Kontext (30% entsprechend der Mitteilung KOM (2008) 30 „20 und 20 bis 2020 Chancen Europas im Klimawandel“) machen, sind diese entsprechend zu berücksichtigen. Sollte die EU im Zeitraum nach 2012 den Straßenverkehr in das europäische Emissionshandelssystem einbeziehen, sind auch die hiermit erreichten Minderungen bei der Festlegung der Ziele für neue Pkw einzubeziehen.

Änderungsantrag 68

Dan Jørgensen

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.**

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb** der EU, **auch im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **120 g/km ab dem 1. Januar 2012 und langfristig von 80 g/km ab dem 1. Januar 2020** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

Or. en

Begründung

Die durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen steigen stetig an und untergraben die in anderen Sektoren in der EU erzielten Emissionsverringerungen. Einschneidende Veränderungen sind dringend erforderlich, wenn der Straßenverkehr überhaupt zur allgemeinen Verringerung der Treibhausgasemissionen der EU beitragen soll. Eine solche Veränderung wird nicht eintreten, solange keine bindenden CO₂-Emissionsziele für Straßenfahrzeuge, einschließlich Personenkraftwagen, festgelegt werden.

**Änderungsantrag 69
Holger Kraemer**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Unterabsätze 1 a bis 3 a (neu)**

Im Jahre 2014 soll die Kommission auf der Basis einer Bestandsaufnahme und einer Rechtsfolgenabschätzung mittel- und langfristige Ziele für neu zugelassene Kraftfahrzeuge ab 2020 und ab 2025 vorschlagen und Rat und Parlament zur Entscheidung vorlegen. Zugleich soll die Kommission einen Vorschlag für ein umfassendes Vorgehen zur Ermittlung aller CO₂-mindernden Maßnahmen vorlegen, mit dem Ziel, die Unterscheidung zwischen antriebs-/fahrzeugseitigen und ergänzenden Maßnahmen sowie Öko-Innovationen aufzuheben.

Es soll ein Ziel für 2020 definiert werden, das in der Summe aller relevanten Maßnahmen eine Minderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen um mindestens 20 Prozent gegenüber 2008 gewährleistet. Die Kommission soll dabei der möglichen Einbeziehung des Straßenverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem, wie sie im Rahmen der Revision des EU-Emissionshandelssystems vorgeschlagen wurde, Rechnung tragen.

Als Grundlage für diesen Vorschlag wird eine umfassende Abschätzung der Folgen für die Automobilindustrie und der ihr vorgelagerten Sektoren erstellt. Diese schließt eine Analyse von Kosten und Nutzen, unter Berücksichtigung aller relevanten technologischen Innovationen zur CO₂-Minderung, in allen Segmenten des Pkw-Marktes ein. Bei der Festlegung eines Langfristziels sind die Entwicklungen auf der Ebene internationaler Abkommen für den Klimaschutz zu berücksichtigen.

Or. de

Begründung

Um den technologischen Fortschritt im Automobilssektor zu fördern und den Automobilherstellern und Zulieferern langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben ist es sinnvoll, auf der Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme und einer sorgfältigen Rechtsfolgenabschätzung Langfristziele festzulegen und damit alternative Technologien zu fördern bzw. durchzusetzen. Diese Ziele sollen im Rahmen eines zeitnahen Gesetzgebungsverfahrens in der Mitentscheidung festgelegt werden.

Änderungsantrag 70 **Thomas Ulmer**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1 – Unterabsatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Es soll im Jahre 2014 ein Ziel für 2020 definiert werden, das in der Summe aller relevanten Maßnahmen eine Minderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen um mindestens weitere 20% gegenüber dem individuellen Zielwert 2012-2015 gewährleistet. Dabei sind Entwicklungen auf internationaler Ebene im Klimaschutz zu berücksichtigen.

Or. de

Begründung

Eine Minderung von mindestens 20% stellt für die künftigen Ziele den mindestens zu erreichenden Minderungsfaktor dar. Hierdurch wird die Automobilindustrie analog zu anderen Sektoren behandelt. Sollte die EU ambitioniertere Zusagen im internationalen Kontext machen, sind diese entsprechend zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 71 **Frédérique Ries**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1 – Unterabsatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen dürfen 120 g/km im Jahr 2012, 114 g/km im Jahr 2014, 107 g/km im Jahr 2016, 99 g/km im Jahr 2018 und 90 g/km im Jahr 2020 nicht überschreiten. Es wird eine Anpassung dieser Emissionsobergrenzen vorgenommen, um die Anstrengungen der Automobilhersteller zu belohnen, die Öko-Innovationen zum Einsatz bringen, die eine spürbare Auswirkung im Sinne der Verringerung der CO₂-Emissionen haben.

Or. fr

Begründung

Um sicherzustellen, dass ein Ziel von 100-90g/km bis zum Jahr 2020 erreicht wird, müssen in den Rechtsvorschriften Zielvorgaben für die kommenden Jahre festgelegt werden, wie dies im Vorschlag für eine Überarbeitung der CAFE-Normen für die Personenkraftwagen in den Vereinigten Staaten der Fall ist. Die vorgeschlagenen Zwischenziele wurden auf der Grundlage einer prozentuellen zweijährlichen schrittweisen Verringerung bis 2020 festgelegt.

Änderungsantrag 72 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Durch die Verordnung werden verbindliche jährliche Durchschnittswerte für CO₂-Emissionen für neue Personenkraftwagen auf der Grundlage einer verbindlichen linearen Mittelung zwischen den entsprechenden Durchschnitten für 2012, 2020 und 2025 bestimmt.

Die Differenzierung des Flottendurchschnitts von 2013 an gründet sich auf die Fahrzeugstandfläche und eine maximale Steigung von 40 %. Die Maßnahmen zur Differenzierung des

Ziels bis 2020 und zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zum 1. Januar 2012 erlassen.

Or. en

Begründung

Es sollten verbindliche jährliche Durchschnittswerte für die Zeiträume zwischen den Zielen für 2012, 2020 und 2025 festgelegt werden. Die Differenzierung der Zielvorgabe nach 2013 sollte sich auf die Fahrzeugstandfläche gründen, die im Vergleich zur Masse des Fahrzeugs die größenbezogene Nützlichkeit des Fahrzeugs für den Verbraucher besser wiedergibt.

**Änderungsantrag 73
Frédérique Ries**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Unterabsatz 1 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission nimmt eine regelmäßige Bewertung der Prüfzyklen vor, die zur Messung der Emissionen benutzt werden. Erweist sich, dass diese nicht mehr angemessen sind oder die Emissionen nicht mehr in reeller Weise wiedergeben, müssen sie angepasst werden, damit sie die beim Betrieb der Kraftfahrzeuge anfallenden CO₂-Emissionen korrekt wiedergeben. Die erforderlichen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung sind nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 12 Absatz 3 zu erlassen.

Or. fr

Begründung

Die bei den Prüfzyklen gemessenen Emissionen liegen durchschnittlich 10 % bis 19 % unter

den unter realen Bedingungen anfallenden Emissionen. Bei bestimmten Modellen kann es sich um bis zu 40 % handeln. Die Prüfzyklen müssen überprüft werden, um den Verbrauchern eine zuverlässige Information über den Treibstoffverbrauch und die damit verbundenen Kosten zu geben und um den Bereich der von den Herstellern angewandten technischen Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen, Öko-Innovationen, auszuweiten.

Änderungsantrag 74

Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für **neue** Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

Or. en

Begründung

Diese Ergänzung ist zur Präzisierung des Anwendungsbereichs der Verordnung erforderlich.

Änderungsantrag 75

Åsa Westlund, Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Diese Verordnung gilt für **Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁** gemäß

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für **Personenkraftwagen** gemäß der Definition

der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG **mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).**

in **Absatz 3a dieses Artikels sowie für leichte Nutzfahrzeuge gemäß** Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG.

Or. en

Begründung

Mit der Streichung des Gewichts als Bezugswert für den Anwendungsbereich dieser Verordnung wird vermieden, dass sehr schwere Personenkraftwagen von dieser Bestimmung ausgenommen werden.

Änderungsantrag 76 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ **und N₁** gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“ **und „leichte Nutzfahrzeuge“**), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“ **und „leichte Nutzfahrzeuge“**).

Or. en

Änderungsantrag 77
Marie-Noëlle Lienemann

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **drei Monate** vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

Geänderter Text

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **drei Jahre** vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

Or. en

Begründung

Die Ausnahme von Importfahrzeugen ist ein Schlupfloch, das die Importeure zu einer Erstzulassung von Spritfressern in einem Drittstaat bewegen könnte, um diese Verordnung zu umgehen.

Änderungsantrag 78
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **drei Monate** vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

Geänderter Text

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **zwölf Monate** vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

Or. en

Änderungsantrag 79
Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

3. Die Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG **oder Fahrzeuge, die für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung von Rollstühlen möglich ist.**

Or. en

Begründung

Fahrzeuge, die speziell dafür gebaut wurden, Rollstühle laden und im Inneren transportieren zu können und die nicht als mit dem Rollstuhl zugängliche Fahrzeuge anerkannt sind, jedoch über eine europäische Typengenehmigung verfügen, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden. Mit diesen Änderungen werden alle in dieser Verordnung genannten Fahrzeuge, die für Rollstühle zugänglich sind, gleichgestellt. Dies würde im Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter stehen.

Änderungsantrag 80
Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

entfällt

Or. de

Begründung

Die Verordnung legt einen Durchschnittswert vor, der von den Herstellern einzuhalten ist und nicht einen verpflichtenden Standard, der von Neuwagen einzuhalten ist wie bei den Euro-Normen. Eine Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, wie sie bei den Euro-Normen existiert, ist in dieser Verordnung überflüssig, da Fahrzeuge mit einem höheren

CO₂-Ausstoß mit Fahrzeugen mit einem niedrigeren CO₂-Ausstoß verrechnet werden können.

Änderungsantrag 81
Anders Wijkman

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**3. Die Verordnung gilt nicht für
Fahrzeuge mit besonderer
Zweckbestimmung gemäß der Definition
in Anhang II Teil A Nummer 5 der
Richtlinie 2007/46/EG.**

entfällt

Or. en

Begründung

Die Bezeichnung „Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung“ umfasst gemäß Richtlinie 2007/46/EG zum Beispiel auch Wohnmobile, beschussgeschützte Fahrzeuge, Krankenwagen, Leichenwagen und rollstuhlgerechte Fahrzeuge. Die Ausgliederung dieser Fahrzeuge aus der Verordnung ergibt keinen Sinn und könnte in Bezug auf die Begriffsbestimmungen, insbesondere in Bezug auf die sehr ehrgeizigen Begriffsbestimmungen von „Wohnmobilen“ und „rollstuhlgerechten Fahrzeugen“ Schlupflöcher schaffen.

Änderungsantrag 82
Åsa Westlund, Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Definition von Personenkraftwagen

**Für die Personenbeförderung ausgelegte
und gebaute Kraftfahrzeuge mit
höchstens acht Sitzplätzen außer dem
Fahrersitz.**

**Die Art des Aufbaus auf den
Personenkraftwagen entspricht der
Kodifizierung gemäß Anhang II Teil C,**

Nummer 1 der Richtlinie 2007/46/EG¹.

- AA Limousine

- AB Schräghecklimousine (Limousine mit Schrägheck).

- AC Kombilimousine

- AD Coupé

- AE Kabrio-Limousine

- AF Mehrzweckfahrzeug Kraftfahrzeug, das nicht in die genannten Kategorien AA bis AE fällt. Ein solches Fahrzeug ist als Personenkraftwagen zu betrachten, sofern es den folgenden beiden Bedingungen entspricht:

1) Es hat außer dem Fahrersitz nicht mehr als 6 Sitzplätze. Ein „Sitzplatz“ gilt als vorhanden, wenn das Fahrzeug mit „zugänglichen“ Sitzverankerungen ausgestattet ist. (Als „zugänglich“ gelten Verankerungen, die benutzt werden können. Um Verankerungen unzugänglich zu machen, muss der Hersteller deren Benutzung durch praktische Maßnahmen unterbinden, beispielsweise durch Anschweißen von Abdeckplatten oder Anbringen vergleichbarer dauerhafter Einbauten, die nicht mit normalerweise verfügbaren Werkzeugen entfernt werden können), und

$$2) P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$$

Dabei sind:

P= technisch zulässige Gesamtmasse in kg,

M = Masse in fahrbereitem Zustand in kg (Bezugsmasse)

N= Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz

¹ Kodifizierung gemäß Anhang II Teil C, Nummer 1 der Richtlinie 2007/46/EG.

Or. en

Begründung

Die Verordnung deckt durch diese Definition auch schwere Ausführungen von Personenkraftwagen ab, die Lasten befördern können, die im Verhältnis zur Anzahl der Sitzplätze jedoch gering sind.

Änderungsantrag 83 Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Dies gilt nicht für „Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse“.

Or. en

Begründung

Die definierten Fahrzeuge erfüllen spezifische Transportfunktionen (Zubringerbusse, Rettungsfahrzeuge). Diese Fahrzeuge verfügen häufig über eine spezielle Konstruktion (höher, breiter und schwerer als andere Fahrzeuge) und ein spezielles Getriebe und verursachen deshalb etwas mehr CO₂-Emissionen. Die Größe dieser Fahrzeuggruppe ist relativ klein und die geringfügig höheren CO₂-Emissionen im Hinblick auf ihre Gesamtauswirkung auf die CO₂-Zielvorgaben vernachlässigbar.

Änderungsantrag 84 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) „Fahrzeugstandfläche“: das Produkt aus Spurweite und Radstand gemäß Übereinstimmungsbescheinigung;

Or. en

Änderungsantrag 85
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) „Fahrzeugstandfläche“: das Produkt aus Spurweite und Radstand gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung und den Definitionen in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG;

Or. en

Begründung

Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre.

Änderungsantrag 86
Marie-Noëlle Lienemann, Françoise Grossetête

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) Öko-Innovation: jede Maßnahme oder technologische Maßnahme oder Innovation, die nachweislich einen quantifizierbaren Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leistet und weder durch die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 noch durch die in Artikel 1 genannten ergänzenden Maßnahmen erfasst ist oder dabei nicht ausreichend zur Geltung kommt. Es wird eine begrenzte Liste von Maßnahmen aufgestellt.

Begründung

Diese Öko-Innovationen können einen Beitrag zugunsten der Umwelt leisten, müssen aber auf eine begrenzte Liste beschränkt sein.

Änderungsantrag 87
Martin Callanan, Pilar Ayuso

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) Öko-Innovation: jede Maßnahme oder technologische Maßnahme oder Innovation, die nachweislich einen quantifizierbaren Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leistet und weder durch die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 noch durch die in Artikel 1 genannten ergänzenden Maßnahmen erfasst ist oder dabei nicht ausreichend zur Geltung kommt.

Begründung

Es ist eine Definition für diejenigen Innovationen zur Verringerung der CO₂-Emissionen notwendig, die das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter verbessern und im Prüfzyklus nicht auftauchen. Diese Öko-Innovationen können einen bedeutenden Beitrag für die Umwelt, die Autofahrer und die gesamte europäische Gesellschaft leisten.

Änderungsantrag 88
Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) „Öko-Innovationen“: alle Maßnahmen der Automobilhersteller und der Zulieferer, die nachweislich einen messbaren Beitrag zur Verringerung von Treibhausgasemissionen, insbesondere von CO₂, leisten und im Prüfverfahren nach der Verordnung (EG) 715/2007 nicht erfasst werden.

Or. en

Begründung

Es sollten alle technologischen Möglichkeiten genutzt und berücksichtigt werden, damit ein ausreichend großer Anreiz für die Automobilhersteller zur Einführung von Öko-Innovationen geschaffen wird. Die Förderung von Innovationen zur weiteren, über die zusätzlichen Maßnahmen nach Artikel 1 hinaus gehenden Reduktion von Emissionen dient nicht nur dem Umweltschutz, sondern auch der Förderung der FuE in Europa, der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie, der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze sowie weiteren technologischen Entwicklungen.

Änderungsantrag 89
Matthias Groote, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) „emissionsfreies Fahrzeug“ oder „ZEV“: in Bezug auf Personenkraftwagen ein Fahrzeug, das weder im Stillstand noch im Betrieb CO₂-Emissionen ausstößt;

Or. en

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die keinen CO₂-Ausstoß verursachen, muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt gebracht werden.

Änderungsantrag 90
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) „spezifische Emissionsgrenze“: in Bezug auf jeden in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen für diesen Personenkraftwagen.

Or. en

Änderungsantrag 91
Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fb) „Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse“: Fahrzeuge der Klasse M₁, die entweder

(i) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 000 kg sind,

(ii) Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 000 kg, die für sieben oder mehr Insassen, einschließlich des Fahrers, ausgelegt sind, wobei die Fahrzeuge der Klasse M₁G im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG ausgenommen sind, oder

(iii) Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von über 1 760 kg, die speziell für gewerbliche Zwecke gebaut werden, um die Verwendung von Rollstühlen im Fahrzeug zu ermöglichen.

Begründung

Die definierten Fahrzeuge erfüllen spezifische Transportfunktionen (Zubringerbusse, Rettungsfahrzeuge). Diese Fahrzeuge verfügen häufig über eine spezielle Konstruktion (höher, breiter und schwerer als andere Fahrzeuge) und ein spezielles Getriebe und verursachen deshalb etwas mehr CO₂-Emissionen. Die Größe dieser Fahrzeuggruppe ist relativ klein und die geringfügig höheren CO₂-Emissionen im Hinblick auf ihre Gesamtauswirkung auf die CO₂-Zielvorgaben vernachlässigbar.

Änderungsantrag 92
Matthias Groote, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fb) "Niedrigemissionsfahrzeug": ist ein Fahrzeug, das einen CO₂-Ausstoß von unter 50g/km erreicht.

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die sehr wenig CO₂-Ausstoß verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 93
Anja Weisgerber, Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer, Miroslav Mikolášik, Horst Schnellhardt, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Christa Klaß, Richard Seeber

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) ‚Öko-Innovation‘ bedeutet solche technologischen Innovationen, die nachweislich und unabhängig vom

Fahrerverhalten einen quantifizierbaren Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen leisten und die im neuen europäischen Testzyklus (Verordnung (EC) Nr. 715/2007) weder inbegriffen, bzw. unzureichend in Betracht gezogen werden, noch durch die in Artikel 1 genannten zusätzlichen Maßnahmen abgedeckt sind.

Or. de

Begründung

Hintergrund ist die Förderung von Innovationen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, die die CO₂-Effizienz über die in Artikel genannten zusätzlichen Maßnahmen hinaus verbessern. Diese Öko-Innovationen können einen Beitrag für Umwelt, Fahrer und europäische Gesellschaft leisten. Zudem geht es um die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und des Erfindergeistes innerhalb sowie um die Schaffung qualifizierter F&E-Arbeitsplätze in der europäischen Autoindustrie und die Schaffung von Anreizen für die zukünftige Verbreitung von Ökoinvestitionen auf dem Weltmarkt.

Änderungsantrag 94

Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“: ein Fahrzeug gemäß der diesbezüglichen Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) 715/2007 und ihren Durchführungsbestimmungen.

Or. en

Begründung

In der Verordnung über die Euro-5-Norm werden bereits mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge mit einem Kraftstofftank beschrieben, die mit verschiedenen Mischungen aus zwei oder mehr Kraftstoffen (Biokraftstoffen) betrieben werden können.

Änderungsantrag 95
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „emissionsfreies Fahrzeug“ oder „ZEV“: in Bezug auf Personenkraftwagen ein Fahrzeug, das weder im Stillstand noch im Betrieb CO₂-Emissionen verursacht;

Or. en

Begründung

Seit einigen Jahren gibt es emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektro- und Hybridfahrzeuge und viele Hersteller entwickeln diese, doch wurden emissionsfreie Fahrzeuge bislang nicht in größerem Umfang auf den Markt gebracht. Es ist erforderlich, die Herstellung dieser Fahrzeuge zu fördern.

Änderungsantrag 96
Dorette Corbey, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „Fahrzeugstandfläche“: das Produkt aus Spurweite und Radstand gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung und den Begriffsbestimmungen in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG.

Or. en

Begründung

Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter

der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre.

Änderungsantrag 97
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „Fahrzeugstandfläche“: das Produkt aus Spurweite und Radstand gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung und den Begriffsbestimmungen in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG.

Or. en

Begründung

Der Vorschlag der Kommission, einen von der Fahrzeugmasse ausgehenden Parameter zu verwenden, würde Hersteller bestrafen, die leichtere Fahrzeuge herstellen. Dies ist völlig abwegig. Die Verringerung des Fahrzeuggewichts ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Der Parameter sollte von der Fahrzeugstandfläche ausgehen.

Änderungsantrag 98
Peter Liese

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „Kraftstoffverbrauchsanzeige“: eine Anzeige im Fahrzeug, die fortlaufend den aktuellen Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) anzeigt, gut sichtbar für den Fahrer angebracht ist und nicht ausgeschaltet werden kann.

Begründung

Viele Tests haben bestätigt, dass eine Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen und den im Rahmen des EU-Prüfzyklus gemessenen Emissionen besteht. Eine Kraftstoffverbrauchsanzeige kann dazu beitragen, diese Diskrepanz aufzuheben, da dem Fahrer der genaue Kraftstoffverbrauch seines Fahrzeugs während der Fahrt angezeigt wird. Dies kann eine ökologisch bewusste Fahrweise fördern und zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch bei der Benutzung des Fahrzeugs führen. Zudem würde eine sparsamere Fahrweise zu anderen positiven Nebenwirkungen wie weniger Unfällen, einer Verringerung der NO_x- und Feinstaubemissionen, weniger Lärm und weniger Abnutzungs- und Verschleißerscheinungen bei Reifen und Antriebssystem führen.

Änderungsantrag 99
Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „Fahrzeug mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß“: ein Fahrzeug mit einem CO₂-Ausstoß unter 50 g/km, der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessen und als CO₂-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben wird.

Begründung

Die Autohersteller investieren hohe Summen in die Entwicklung bahnbrechender Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß, die deutlich weniger CO₂-Emissionen als die derzeit verfügbaren Modelle ausstoßen. In der ersten Produktionsphase werden diese Fahrzeuge mit wesentlich höheren Kosten verbunden und in relativ geringer Zahl verfügbar sein. In der Verordnung sollten zeitlich begrenzte Beihilfen für Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß vorgesehen werden, um weitere Investitionen in die rasche Vermarktung dieser Fahrzeuge zu fördern.

Änderungsantrag 100
Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „für Ethanolbetrieb geeignetes Flex-Fuel-Fahrzeug“: ein Fahrzeug im Sinne der Verordnung (EG) 715/2007 und ihren Durchführungsbestimmungen.

Or. en

Begründung

In der Verordnung über die Euro-5-Norm werden bereits für Ethanolbetrieb geeignete Flex-Fuel-Fahrzeuge mit einem Kraftstofftank beschrieben, die mit verschiedenen Mischungen aus zwei oder mehr Kraftstoffen (Biokraftstoffen) betrieben werden können.

Änderungsantrag 101
Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) "Fahrzeuge mit alternativem Antrieb": es gilt die Begriffsbestimmung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsbestimmungen.

Or. de

Begründung

Bereits die Euro 5 Gesetzgebung beschreibt Fahrzeuge mit alternativem Antrieb als Fahrzeuge mit einem Treibstoffspeichersystem, das mit verschiedenen Mixturen von zwei oder mehr Treibstoffen (Biotreibstoffe) betrieben werden kann.

Änderungsantrag 102

Anders Wijkman

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“: ein Fahrzeug im Sinne der Verordnung (EG) 715/2007 und ihren Durchführungsbestimmungen.

Or. en

**Änderungsantrag 103
Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) Öko-Innovation: jede Maßnahme oder technologische Innovation, die nachweislich einen quantifizierbaren Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leistet und weder unter die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 noch unter die in Artikel 1 genannten ergänzenden Maßnahmen fällt oder dabei nicht ausreichend zur Geltung kommt.

Or. sv

Begründung

Es gibt Maßnahmen und Lösungen, die zur Senkung der CO₂-Emissionen beitragen, aber nicht in Artikel 1 erfasst sind und keinen Niederschlag im Prüfzyklus finden. Wenn wir es mit unserem Ziel, die CO₂-Emissionen zu senken, ernst meinen, müssen wir solche Innovationen fördern und den Automobilherstellern müssen Anreize gegeben werden, die Entwicklung voranzutreiben. Ein Beispiel für eine Öko-Innovation können energieeffiziente Lampen sein; so genannte LED(light-emitting diodes)-Lampen können 20mal effizienter sein als herkömmliche Glühbirnen.

Änderungsantrag 104
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) „spezifische Emissionshöchstgrenze“: in Bezug auf jeden in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen die höchstzulässigen spezifischen CO₂-Emissionen für diesen Personenkraftwagen.

Or. en

Begründung

Eine CO₂-Emissionshöchstgrenze muss für jedes Fahrzeug festgelegt werden.

Änderungsantrag 105
Christofer Fjellner

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“: ein Fahrzeug im Sinne der Verordnung (EG) 715/2007 und ihren Durchführungsbestimmungen.

Or. en

Begründung

In der Verordnung über die Euro-5-Norm werden bereits mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge mit einem Kraftstofftank beschrieben, die mit verschiedenen Mischungen aus zwei oder mehr Kraftstoffen (Biokraftstoffen) betrieben werden können.

Änderungsantrag 106

Anders Wijkman

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) „Fahrzeugstandfläche“: das Produkt aus Spurweite und Radstand gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung und den Begriffsbestimmungen in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG.

Or. en

Begründung

Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre.

**Änderungsantrag 107
Thomas Ulmer**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – einleitender Teil**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten Hersteller als verbunden, wenn es sich um verbundene Unternehmen handelt. „Verbundene Unternehmen“ sind

(fa) „Verbundene Unternehmen“ sind

Or. en

(Artikel 3 Absatz 2 wurde zu Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe f a verschoben.)

Begründung

Aus Gründen der Klarheit werden die Absätze 1 und 2 von Artikel 3 zusammengefügt.

Änderungsantrag 108
Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) Es handelt sich nicht um ein verbundenes Unternehmen, wenn die Kommission auf Antrag entscheidet, dass das Unternehmen, auf das die Voraussetzungen der Punkte a – e zutreffen, nicht die tatsächlich beherrschende Kontrolle über das andere Unternehmen hat.

Or. de

Begründung

Aufgrund von nationalen Regelungen im Bereich des Gesellschaftsrechts oder des Mitbestimmungsrechts der Arbeitnehmerseite sind Konstellationen vorstellbar, dass trotz der Erfüllung der in Abs. 2 vorgesehenen Kriterien keine tatsächliche Kontrolle über das „andere“ Unternehmen besteht, insbesondere nicht hinsichtlich der für die Verordnung relevante Ausrichtung der PKW-Modellpalette..

Änderungsantrag 109
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende

Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass *seine* durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass ***im Jahr 2012 25 %, im Jahr 2013 50 %, im Jahr 2014 75 % und im Jahr 2015 sowie in jedem darauf folgendem Jahr 100 % der*** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ***seiner Fahrzeugflotte*** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen ***seiner Fahrzeugflotte*** nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Zu diesem Zweck werden die an CO₂-Reduzierungen aufgrund ökologischer Innovationen angepassten CO₂-Emissionen gemäß Artikel 7 über drei aufeinander folgende Jahre verteilt.

Or. en

Begründung

To ensure the automotive industry can comply with the CO₂ emissions from the beginning, an adequate lead-time and constant planning certainties are essential as stated in CARS21. It is unrealistic that an individual vehicle manufacturer can precisely steer the average CO₂ emissions per calendar year taking into consideration EU27 given unforeseeable complexities such as timing and logistical uncertainties, monitoring differences and unexpected customer demand changes, technical delay of planned launches of new vehicle models and the overall economic situation in the different member states. Eco-innovations further improve CO₂ performance beyond the additional measures mentioned in article 1 and which do not show in the test cycle.

Änderungsantrag 110 Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar **2012** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar **2015** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-

Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 111 **Bogusław Sonik**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **im Jahr 2012 25 %, im Jahr 2013 50 %, im Jahr 2014 75 % und im Jahr 2015 sowie in jedem darauf folgendem Jahr 100 % der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seiner Fahrzeugflotte** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen **seiner Fahrzeugflotte** nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen. **Zu diesem Zweck werden die an CO₂-Reduzierungen aufgrund ökologischer Innovationen angepassten CO₂-Emissionen gemäß Artikel 7 über drei aufeinander folgende Jahre verteilt.**

Or. en

Begründung

To ensure the automotive industry can comply with the CO2 emissions from the beginning, an adequate lead-time and constant planning certainties are essential as stated in CARS21. It is unrealistic that an individual vehicle manufacturer can precisely steer the average CO2 emissions per calendar year taking into consideration EU27 given unforeseeable complexities such as timing and logistical uncertainties, monitoring differences and unexpected customer demand changes, technical delay of planned launches of new vehicle models and the overall economic situation in the different member states. Eco-innovations further improve CO2 performance beyond the additional measures mentioned in article 1 and which do not show in the test cycle.

Änderungsantrag 112

Anja Weisgerber, Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Holger Krahmer, Christa Klab, Miroslav Mikolášik

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **seine** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **in 2012 25%, in 2013 50%, in 2014 75% und in 2015 für jedes folgende Kalenderjahr 100%** der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern, denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. de

Begründung

Eine angemessene Vorbereitungszeit und konstante Planungssicherheit sind zu berücksichtigen. Der Produktentwicklungsprozess von Neufahrzeugen dauert 5 - 7 Jahre, so dass sich Fahrzeuge, die 2012 auf den Markt kommen, bereits im Produktentwicklungsprozess befinden, bzw. diese bereits auf den Markt eingeführt werden. Aufgrund derartiger technischer Beschaffungszwänge wird ein steigender Fahrzeuganteil vorgeschlagen, der die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers erfüllen

soll.

Änderungsantrag 113
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten **oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.**

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten.

Or. en

Begründung

Es besteht kein Grund, spezifische Ausnahmen für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß zu erteilen.

Änderungsantrag 114
Anders Wijkman

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß **Artikel 1** festgesetzte Zielvorgabe **und die in**

spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Anhang I *festgesetzten Zielvorgaben* für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. en

Begründung

In diesem Artikel sollte auf die allgemeinen Emissionsziele Bezug genommen werden.

Änderungsantrag 115 **Chris Davies**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar **2012** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar **2015** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. en

Begründung

Die Änderung steht im Einklang mit dem vom Europäischen Parlament im Oktober 2007 beschlossenen Zeitplan und soll an das in ökologischer Hinsicht noch ehrgeizigere Ziel einer Verringerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf 125 g/km geknüpft werden.

Änderungsantrag 116

Jorgo Chatzimarkakis

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar **2012** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar **2015** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. en

Begründung

Die Ziele sollten ab 2015 gelten, um dem neuen Zeitrahmen der Hersteller für die Entwicklung von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen.

**Änderungsantrag 117
Pilar Ayuso**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **seine** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **im Jahr 2012 25 %, im Jahr 2013 50 %, im Jahr 2014 75 % und im Jahr 2015 sowie in jedem darauf folgendem Jahr 100 % der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seiner Fahrzeugflotte** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen seiner Fahrzeugflotte nicht überschreiten

oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen. **Zu diesem Zweck werden die CO₂-Emissionen, angepasst unter Berücksichtigung der durch ökologische Innovationen erreichten CO₂-Emissionen, gemäß Artikel 7 über drei aufeinander folgende Jahre festgelegt.**

Or. es

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die Automobilindustrie von Anfang an die CO₂-Emissionsreduktions-Vorgaben einhalten kann, sind eine angemessene Inkraftsetzung und langfristige Planungssicherheit unabdingbar, wie dies in CARS 21 vorgesehen wurde. Die Öko-Innovationen leisten einen weiteren Beitrag bei den Bemühungen um eine CO₂-Emissionsreduktion über die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen hinaus, die in den Genehmigungstests nicht berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 118 **Marie-Noëlle Lienemann**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **im Jahr 2012 25 %, im Jahr 2013 50 %, in den Jahren 2014 und 2015 75 % sowie in jedem darauf folgendem Jahr 100 % der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seiner Fahrzeugflotte** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen **seiner Fahrzeugflotte** nicht überschreiten oder, bei Herstellern, denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Zu diesem Zweck werden die CO₂-Emissionen, nach Überprüfung anhand

der unter Anwendung von Öko-Innovationen erreichten CO₂-Emissionen, gemäß Artikel 7 über drei aufeinander folgende Jahre festgelegt.

Or. fr

Begründung

Angesichts der unvorhersehbaren Komplexität der der Gegebenheiten in Europa, wie der Unwägbarkeiten in Bezug auf Zeitplan, Logistik, unterschiedliche Kontrolle und unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher, technischer Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie der allgemeinen Wirtschaftslage in den einzelnen Ländern wäre eine Steuerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch den Hersteller unrealistisch. Über die in Artikel 1 genannten zusätzlichen Maßnahmen, die nicht im Prüfzyklus erfasst werden, hinaus verbessern die Öko-Innovationen die CO₂-Bilanz.

**Änderungsantrag 119
Marie-Noëlle Lienemann**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten ***oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.***

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten.

Or. en

Begründung

Es besteht kein Grund, Ausnahmen für Hersteller von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoß zu erteilen. Dies würde zu Marktverzerrungen führen und Anreize für Automobilhersteller schaffen, genau solche Unternehmen zu gründen, die Anspruch auf diese

Ausnahmeregelungen hätten. Infolgedessen würde eine erheblich Anzahl an registrierten Neuwagen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

Änderungsantrag 120
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für das mit dem 1. Januar 2020 beginnende Kalenderjahr und für jedes weitere Jahr werden die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Personenkraftwagen im Rahmen der Überarbeitung gemäß Artikel 10 festgelegt, aber dürfen nicht 80 g CO₂/km überschreiten.

Or. en

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird ein mittelfristiges Ziel (2020) vorgeschlagen, das ein ehrgeizigeres Ziel darstellt, als das vom Parlament im Oktober 2007 beschlossene. Es erkennt die gegenwärtig von der Industrie eingenommene weit fortschrittlichere Haltung an und berücksichtigt den durch die Verbraucher aufgrund der steigenden Ölpreise ausgeübten Druck im Sinne einer Veränderung.

Änderungsantrag 121
Holger Krahrmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Zu diesem Zweck werden die an CO₂-Reduzierungen aufgrund ökologischer Innovationen angepassten CO₂-Emissionen gemäß Artikel 7 über drei aufeinander folgende Jahre verteilt.

Begründung

Angesichts der mit 27 Mitgliedstaaten gegebenen Unwägbarkeiten in Bezug auf den Zeitplan, die Logistik, die Kontrolle, unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher, technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Ländern wäre eine genaue Steuerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch einen einzelnen Fahrzeughersteller unrealistisch. Öko-Innovationen verbessern das CO₂-Verhalten über die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen hinaus und finden im Prüfzyklus keinen Niederschlag.

Änderungsantrag 122
Matthias Groote, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Hersteller, die Nullemissionsfahrzeuge herstellen, zählt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 dreifach.

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die kein CO₂-Ausstoß verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 123
Matthias Groote, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Unterabsatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Für Hersteller, die
Niedrigemissionsfahrzeuge herstellen,
zählt für die Berechnung der
durchschnittlichen spezifischen CO₂-
Emissionen jedes dieser neu zugelassenen
Fahrzeuge bis einschließlich 2015
anderthalbfach.***

Or. de

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die sehr wenig CO₂-Ausstoß verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

**Änderungsantrag 124
Dorette Corbey**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Jeder Hersteller von Personenkraftwagen
stellt für das am 1. Januar 2013
beginnende Kalenderjahr und für jedes
folgende Kalenderjahr bis Ende des
Jahres 2020 sicher, dass seine
durchschnittlichen spezifischen CO₂-
Emissionen die gemäß Anhang I Absatz 1
festgesetzte Zielvorgabe für die
spezifischen CO₂-Emissionen nicht
überschreiten und zum 1. Januar 2020
einen Wert von 80 g/km erreichen.***

Or. en

Begründung

Die Festlegung verbindlicher langfristiger Ziele ist erforderlich, um den Automobilherstellern eine langfristige Vorausplanung zu ermöglichen.

Änderungsantrag 125

Anja Weisgerber, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt,
Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Hersteller, die Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen herstellen, die 20 %, 30 %, 40 % und 50% unter dem in Anhang I vorgegebenen Zielwert liegen, zählen für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 zwei-, drei-, vier- und fünffach entsprechend der prozentualen Unterschreitung des vorgegebenen Zielwerts.

Or. de

Begründung

Der Verordnungsentwurf der Kommission setzt insgesamt zu wenig auf die Schaffung von Anreizen für solche Hersteller, die Fahrzeuge auf den Markt bringen, die mehr als die vorgegebenen Minderungsziele erreichen. Durch solche Anreize werden aber gerade die Voraussetzungen geschaffen, um die Hersteller und Zulieferer dazu zu veranlassen, sein ihre technologischen Möglichkeiten zu jeder Zeit möglichst vollständig auszuschöpfen. Daher ist die Idee so genannter Super Credits zu begrüßen. Dies ist ein Mittel, um solche Anreize zu schaffen. Zugleich sollten aber auch hier keine Wettbewerbsverzerrungen perpetuiert werden. Der Vorschlag eines starren Grenzwertes für die Vergabe von Supercredits widerspricht dem Grundgedanken des Regulierungsentwurfs. Da der CO₂-Ausstoß immer in Bezug zum Gewicht gesetzt wird, ist die Beurteilung der „Güte“ des CO₂-Ausstoßes auch immer im Verhältnis zu diesem Parameter zu werten. Ein großer Familien-Van ist aus physikalisch-technischen Gegebenheiten schwerer und verbraucht daher mehr Kraftstoff. Aber auch ein schwereres Fahrzeug kann besonders effizient sein, wenn es im Vergleich zu seinem Segmentdurchschnitt wesentlich weniger CO₂ emittiert. Zugleich werden bestimmte Technologien, die in Zukunft zur Senkung des CO₂-Ausstoßes gebraucht werden, aufgrund der hohen Investitionskosten vor allem durch größere Fahrzeuge in den Markt gebracht. Solche Fahrzeuge sollten entsprechend ihrer prozentualen Unterschreitung belohnt werden. Für die Gewährung von Super-Credits müssen sie jedoch mindestens 20 % besser sein als ihr Zielwert sein. Abgestuft von einer Unterschreitung von 20 % bis 50 % der spezifischen Zielwerte sind Anreize zu setzen. Ein prozentualer Wert ist zur Schaffung größtmöglicher Anreize über alle Fahrzeuge einem starren Grenzwert vorzuziehen.

Änderungsantrag 126
Karl-Heinz Florenz, Holger Krahmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Hersteller, die Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen herstellen, die 50% unter dem gem. dieser Verordnung in Anhang I vorgegebenen Zielwert liegen, zählen für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 fünffach entsprechend der prozentualen Unterschreitung des vorgegebenen Zielwerts.

Or. de

Begründung

Ziel: Schaffung von Anreizen für Hersteller, die Fahrzeuge auf den Markt bringen, die mehr als die vorgegebenen Minderungsziele erreichen, ohne Wettbewerbsverzerrungen. Der Vorschlag eines starren Grenzwertes für die Vergabe von Supercredits widerspricht dem Grundgedanken des Regulierungsentwurfs. Da der CO₂-Ausstoß immer in Bezug zum Gewicht gesetzt wird, ist die Beurteilung der „Güte“ des CO₂-Ausstoßes auch immer im Verhältnis zu diesem Parameter zu werten.

Änderungsantrag 127
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2021 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr bis Ende des

Jahres 2025 und für jedes folgende Jahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I Absatz 1 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten und zum 1. Januar 2025 einen Wert von 60 g/km erreichen.

Or. en

Begründung

Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission sieht eine Verringerung der CO₂-Emission auf 120 g bis 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen vor, und die dafür erforderliche Technologie ist verfügbar. Zusätzlich ist die Festlegung langfristiger verbindlicher Ziele erforderlich, um den Automobilherstellern eine langfristige Vorausplanung zu ermöglichen.

**Änderungsantrag 128
Dorette Corbey**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Aus Gründen des Emissionsausstoßes oder des Kraftstoffverbrauchs verweigern die Mitgliedstaaten ab dem 1. Januar 2016 die EG-Typgenehmigung und die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugmodelle, welche ihre spezifische Emissionszielvorgabe gemäß Anhang I Absätze 1 und 2 um 50 % überschreiten.

Or. en

Begründung

Für jedes Fahrzeug muss es eine CO₂-Emissionshöchstgrenze geben.

Änderungsantrag 129

Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Flex-Fuel-Fahrzeuge

Zur Feststellung, ob einzelne Hersteller von Personenkraftwagen die in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionszielvorgaben einhalten, werden in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO₂-Emissionen für jedes in der Europäischen Union zugelassene für Ethanolbetrieb geeignete Flex-Fuel-Fahrzeug in Anerkennung der größeren technologischen und Emissionsverringerungskapazität des Betriebs mit zwei unterschiedlichen Treibstoffen reduziert. Diese Reduzierung gilt nicht für Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 000 kg.

Dieser Faktor steigt bis 20 % bei höchstens 30 g CO₂/km an, wenn mindestens 10 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, E85 anbieten, das den Nachhaltigkeitskriterien der EU entspricht. Diese Reduzierung gilt nicht für Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 000 kg.

Or. en

Begründung

Kraftstofflieferanten neigen dazu, keine Infrastruktur für Biokraftstoffe zur Verfügung zu stellen, solange keine entsprechende Nachfrage nach diesen Kraftstoffen besteht. Die Flex-Fuel-Technologie, mit der Möglichkeit das Fahrzeug automatisch mit einer Kombination aus Benzin und Biokraftstoff zu betreiben, kann zu einer Öffnung der Märkte für Biokraftstoffe führen. Gemeinsam mit den geplanten Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe und effizienteren Fahrzeugtechnologien stellt dies eine von vielen Möglichkeiten zur Verringerung der CO₂-Emissionen dar.

Änderungsantrag 130
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

**Zielvorgaben für die spezifischen
Emissionen von mit alternativen
Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen**

Zur Feststellung, ob einzelne Hersteller von Personenkraftwagen die in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionszielvorgaben einhalten, werden die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO₂-Emissionen für jedes in der Europäischen Union zugelassene mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeug gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Anerkennung der größeren technologischen und Emissionsverringerungskapazität des Betriebs mit zwei unterschiedlichen Treibstoffen um einen Faktor von 5 % bei höchstens 8 g CO₂/km reduziert. Dieser Faktor steigt bis 20 %, wenn mindestens 10 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, Biokraftstoffe anbieten, die den Nachhaltigkeitskriterien der EU entsprechen.

Or. en

Begründung

Fuel suppliers are not likely to provide a full refueling network until there is an adequate demand for the fuel. To overcome this problem, automakers are putting additional technology into alternative fuel vehicles to enable them to automatically sense and operate on combinations of petroleum and biofuels. This additional technological capability, positions these vehicles for the duration of their useful lives (average 12 years) to operate on biofuels.

As these biofuels become more widely available, this could contribute to a very significant reduction in CO₂ emissions from the vehicle fleet on a well to wheels basis. The EU is currently putting in place criteria for biofuels to ensure their sustainability.

Änderungsantrag 131
Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

**Fahrzeuge mit extrem niedrigem
Kohlenstoffausstoß**

Zur Feststellung, ob einzelne Hersteller von Personenkraftwagen die in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionszielvorgaben einhalten, tragen alle seine in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen bei, indem sie mit einem Faktor multipliziert werden, der gemäß Anhang I a im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis zum 1. Januar 2016 schrittweise bis auf eins gesenkt wird.

Or. en

Begründung

Die Autohersteller investieren hohe Summen in die Entwicklung bahnbrechender Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß, die deutlich weniger CO₂-Emissionen als die derzeit verfügbaren Modelle ausstoßen. In der ersten Produktionsphase werden diese Fahrzeuge mit wesentlich höheren Kosten verbunden und in relativ geringer Zahl verfügbar sein. In der Verordnung sollten zeitlich begrenzte Beihilfen für Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß vorgesehen werden, um weitere Investitionen in die rasche Vermarktung dieser Fahrzeuge zu fördern.

Änderungsantrag 132

Anders Wijkman

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

**Zielvorgaben für die spezifischen
Emissionen**

Zur Feststellung, ob einzelne Hersteller von Personenkraftwagen die in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionszielvorgaben einhalten, werden die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO₂-Emissionen für jedes in der Europäischen Union zugelassene mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeug um 5 % reduziert.

Or. en

Begründung

Alternative Kraftstoffe bieten ein großes Potenzial, um die CO₂-Emissionen über den gesamten Kraftstoffpfad erheblich zu senken. Aus diesem Grund sollte die Fahrzeugflotte dahingehend angepasst werden, dass sie diese Kraftstoffe verwenden kann.

**Änderungsantrag 133
Rebecca Harms**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Spezifische Emissionsgrenze

Aus Gründen des Emissionsausstoßes oder des Kraftstoffverbrauchs verweigern die Mitgliedstaaten ab dem 1. Januar 2012 die EG-Typgenehmigung und die nationale Typgenehmigung für neue

Fahrzeugmodelle, welche ihre spezifische Emissionszielvorgabe gemäß Anhang I um mehr als 60 % überschreiten.

Or. en

**Änderungsantrag 134
Karl-Heinz Florenz**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Spezifische Emissionszielvorgaben für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge

Für die Ermittlung der Einhaltung der spezifischen Emissionsziele jedes einzelnen PKW-Herstellers nach Artikel 4, sollen die in der Konformitätserklärung (CoC) anzugebenden CO₂-Emissionen eines in der EU zugelassenen Fahrzeuges mit alternativem Antrieb, wie in der Regulierung (EU) Nr. 715/2007 definiert, in Anerkennung des größeren technologischen und emissionsmindernden Potentials des Betriebes mit zwei Treibstoffen um 5% reduziert werden. Dieser Faktor wird auf 20% Reduktion erhöht, wenn mindestens 10% aller Tankstellen des EU-Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, Biotreibstoffe, die die Nachhaltigkeitskriterien der EU einhalten, anbieten.

Or. de

Begründung

Die Mineralölindustrie wird erst bei adäquater Nachfrage eine volle Infrastruktur für neue Treibstoffe einrichten. Um dieses Problem zu überwinden, statten die Automobilhersteller

ihre Fahrzeuge mit einer Technologie aus, die mit jeder Kombination von Benzin und Biotreibstoff fahren kann, da sie das Mischungsverhältnis automatisch mit Hilfe eines Sensors erkennt. Diese zusätzliche technische Ausstattung ermöglicht, dass das Fahrzeug während seines Lebenszyklus (rd. 12 Jahre) mit Biotreibstoff betrieben werden kann, was zu signifikanten CO₂-Reduktionen führen kann.

Änderungsantrag 135
Christofer Fjellner

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen

Zur Feststellung, ob einzelne Hersteller von Personenkraftwagen die in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionszielvorgaben einhalten, werden die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO₂-Emissionen für jedes in der Europäischen Union zugelassene mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeug gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Anerkennung der größeren technologischen und Emissionsverringerungskapazität des Betriebs mit Biokraftstoffen gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die den EU-Nachhaltigkeitskriterien entsprechen, um einen Faktor von 5 % reduziert. Dieser Faktor steigt linear zum tatsächlichen Verbrauch an Biokraftstoffen, die den EU-Nachhaltigkeitskriterien entsprechen, in jedem Mitgliedstaat. Wenn die mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeugflotte in einem bestimmten Land zu 80 % oder mehr mit Biokraftstoffen betrieben wird, wird dieser Faktor auf einen maximal möglichen Wert von 20 %

erhöht.

Or. en

Begründung

The proposed type approval system gives no credits for vehicles that are designed to run on biofuels, only or part-time. This amendment gives a 5% target-reduction in order to give car manufacturers an incentive to produce alternative fuel vehicles, which in itself spur on the technological innovations within this area. The amendment also connects the potential reduction to the actual consumption of biofuels that meets the EU sustainability criteria. This way the amendment gives the car manufacturers an incentive to produce cars that can run at both petroleum and biofuels, but at the same time gives them the incentive to stimulate consumption of biofuels that meets the EU sustainability criteria - and that way reduces the CO2 emissions by approximately 35%.

Änderungsantrag 136
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Hersteller können einen Pool bilden, um ihren Verpflichtungen zur Einführung emissionsfreier Fahrzeuge gemäß Anhang I Absatz 2a nachzukommen.

Or. en

Begründung

Es ist erforderlich, die Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge durch die Festlegung von Zielvorgaben zu fördern. Um diese Zielvorgaben erreichen zu können, sollten die Hersteller die Möglichkeit haben, einen Pool zu bilden.

Änderungsantrag 137
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einem Pool angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, **für die Zwecke dieser Verordnung** als ein Hersteller behandelt.

Geänderter Text

7. Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einem Pool angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, **damit sie ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 nachkommen können** als ein Hersteller behandelt.
Überwachungsinformationen und Meldungen werden erfasst, übermittelt und den einzelnen Herstellern sowie den Pools im Zentralregister zur Verfügung gestellt.

Or. en

Änderungsantrag 138

Anja Weisgerber, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Renate Sommer, Thomas Ulmer

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am **1. Januar 2010** beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für den am **1. Januar 2012** beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

Or. de

Begründung

Die Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen sollte zeitgleich mit Einführung der Regelung beginnen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden.

Änderungsantrag 139

Boguslaw Sonik

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für **das** am 1. Januar **2010 beginnende Jahr** und für **jedes folgende Jahr** gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

Geänderter Text

1. 1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für **den** am 1. Januar **2012 beginnenden Monat** und für **jeden folgenden Monat** gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. **Diese Angaben sollten von den Herstellern bereitgestellt werden.**

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Die Hersteller müssen die monatlichen Leistungsdaten kennen, um gegebenenfalls auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

**Änderungsantrag 140
Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für **das** am 1. Januar **2010 beginnende Jahr** und für **jedes folgende Jahr** gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

Geänderter Text

1. 1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für **den** am 1. Januar **2012 beginnenden Monat** und für **jeden folgenden Monat** gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. **Diese Angaben sollten von den Herstellern bereitgestellt werden.**

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Die Hersteller müssen die monatlichen Leistungsdaten kennen, um gegebenenfalls auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

Änderungsantrag 141 **Péter Olajos**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für **das** am 1. Januar **2010 beginnende Jahr** und für **jedes folgende Jahr** gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

Geänderter Text

1. 1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für **den** am 1. Januar **2012 beginnenden Monat** und für **jeden folgenden Monat** gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. **Diese Angaben sollten von den Herstellern bereitgestellt werden.**

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Die Hersteller müssen die monatlichen Leistungsdaten kennen, um gegebenenfalls auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

Änderungsantrag 142 **Thomas Ulmer**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 6 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum **28. Februar 2011** und in jedem folgenden Jahr die in Anhang II Teil B genannten

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum **31. Juli 2012** und in jedem folgenden **Halbjahr** die in Anhang II Teil B

Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie **nach Prüfung durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer** der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Es ist entscheidend, dass die Hersteller frühzeitig wissen, was der amtliche CO₂-Wert sein wird, weswegen die vorläufigen Berechnungen der Kommission halbjährlich erfolgen müssen. Folglich müssen auch die Mitgliedstaaten die Angaben halbjährlich vorlegen. Die Prüfung der Daten der Mitgliedstaaten durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer sollte sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten die CO₂-Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung sammeln und überwachen und dass die Automodelle den richtigen Herstellern zugeordnet werden.

Änderungsantrag 143

Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum 28. Februar 2011 und in jedem folgenden Jahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum 28. Februar 2011 und in jedem folgenden Jahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie **nach Prüfung durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer** der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Or. en

Begründung

Die Prüfung der Daten der Mitgliedstaaten durch einen amtlich anerkannten

Wirtschaftsprüfer sollte sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten die CO₂-Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung sammeln und überwachen und dass die Automodelle den richtigen Herstellern zugeordnet werden.

Änderungsantrag 144
Bogusław Sonik

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum **28. Februar 2011** und in jedem folgenden Jahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum **31. Juli 2012** und in jedem folgenden **Halbjahr** die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie **nach Prüfung durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer** der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Es ist entscheidend, dass die Hersteller frühzeitig wissen, was der amtliche CO₂-Wert sein wird, weswegen die vorläufigen Berechnungen der Kommission halbjährlich erfolgen müssen. Folglich müssen auch die Mitgliedstaaten die Angaben halbjährlich vorlegen. Die Prüfung der Daten der Mitgliedstaaten durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer sollte sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten die CO₂-Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung sammeln und überwachen und dass die Automodelle den richtigen Herstellern zugeordnet werden.

Änderungsantrag 145
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Die Mitgliedstaaten ermitteln für das am 1. Januar 2016 beginnende Jahr und für jedes Folgejahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr betreffend emissionsfreie Fahrzeuge auf der Grundlage der Methode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der für die Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß Absatz 4a eingesetzten Energie und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Or. en

Begründung

Es ist erforderlich, die Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern. Bei der Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge entstehen Treibhausgase, z.B. bei der Erzeugung von Strom für Elektrofahrzeuge. Diese müssen ab 2016 mit berücksichtigt werden. Nicht-Berücksichtigung der Gesamt-CO₂-Emissionen vor diesem Jahr stellt einen zusätzlichen Anreiz für emissionsfreie Fahrzeuge dar.

Änderungsantrag 146
Bogusław Sonik

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – einleitender Teil

4. Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten und berechnet bis spätestens **30. Juni 2011** und in jedem folgenden Jahr vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:

4. Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten und berechnet bis spätestens **30. August 2012** und in jedem folgenden **halben** Jahr vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Es ist entscheidend, dass die Hersteller frühzeitig wissen, was der amtliche CO₂-Wert sein wird, weswegen die vorläufigen Berechnungen der Kommission halbjährlich erfolgen müssen.

Änderungsantrag 147 **Dorette Corbey**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 6 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Die Kommission legt bis zum 1. Januar 2010 eine Methode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der für die Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzten Energie fest, wobei sie den Durchschnittswert der für die Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge je Mitgliedstaat eingesetzten Energie benutzt, es sei denn, ein Hersteller kann nachweisen, dass die zur Produktion seiner emissionsfreien Fahrzeuge eingesetzte Energiemenge geringer als der Durchschnitt ist.

Or. en

Begründung

Emissionsfreie Fahrzeuge verursachen Treibhausgase, z.B. bei der Erzeugung von Strom für Elektrofahrzeuge. Es muss eine Methode entwickelt werden, um diese indirekten Emissionen zu berechnen.

Änderungsantrag 148 **Boguslaw Sonik**

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Hersteller können der Kommission innerhalb von **zwei Monaten** nach Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten mitteilen, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.

Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und kann die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum **30. September** entweder bestätigen oder ändern und bestätigen.

Geänderter Text

5. Die Hersteller können der Kommission binnen **sechs Monaten** nach Übermittlung der vorläufigen Berechnung **für das Kalenderjahr** gemäß Absatz 4 etwaige Datenfehler melden, wobei sie angeben, in welchem Mitgliedstaat der Fehler ihrer Auffassung nach aufgetreten ist.

Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und kann die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum **31. März des Folgejahres für das volle Kalenderjahr** entweder bestätigen oder ändern und bestätigen.

Or. en

Begründung

Nach der Erweiterung der EU auf 27 Mitgliedstaaten und angesichts der Erfordernis der Prüfung der CO₂-Angaben ist es den Herstellern nicht abverlangt werden, der Kommission innerhalb von zwei Monaten Fehler bei den Angaben der Mitgliedstaaten zu melden.

Änderungsantrag 149
Christofer Fjellner

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. Auf Antrag eines Fahrzeugherstellers sind Öko-Innovationen bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines Herstellers zu berücksichtigen.

Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

(a) das Kalenderjahr,

(b) konkrete Öko-Innovationen,

(c) eine Beschreibung der Fahrzeuge, die mit diesen Öko-Innovationen ausgerüstet sind, und

(d) eine Bescheinigung eines unabhängigen qualifizierten Instituts.

Die Kommission beschließt die erforderlichen Durchführungsmaßnahmen nach dem in Artikel 12 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle.

Or. en

Begründung

Diese Beschreibung des Einsatzes und der Rolle der Öko-Innovationen ist erforderlich, da Öko-Innovationen einen erheblichen Beitrag zu den Gesamt-Emissionsreduzierungen leisten können.

Änderungsantrag 150
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. Auf Antrag eines Fahrzeugherstellers sind Öko-Innovationen bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines Herstellers zu berücksichtigen.

Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

(a) das Kalenderjahr,

(b) konkrete Öko-Innovationen,

(c) eine Beschreibung der Fahrzeuge, die mit diesen Öko-Innovationen ausgerüstet sind, und

(d) eine Bescheinigung eines unabhängigen qualifizierten Instituts.

b. Die Kommission beschließt die

***erforderlichen
Durchführungsmaßnahmen nach dem in
Artikel 12 genannten Regelungsverfahren
mit Kontrolle.***

Or. en

Begründung

Es ist eine Definition für diejenigen Innovationen zur Verringerung der CO₂-Emissionen notwendig, die das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter verbessern und im Prüfzyklus nicht auftauchen. Diese Öko-Innovationen können einen bedeutenden Beitrag für die Umwelt, die Autofahrer und die gesamte europäische Gesellschaft leisten.

**Änderungsantrag 151
Chris Davies**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2012** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2015** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Begründung

In diesem Änderungsantrag wird der im Oktober 2007 vom Europäischen Parlament beschlossene Zeitplan bestätigt. Diese Änderung ist mit dem in ökologischer Hinsicht noch ehrgeizigere Ziel einer Verringerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf 125 g/km zu verknüpfen.

Änderungsantrag 152
Holger Krahmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. 1. Übersteigen die **über einen Zeitraum von drei Jahren ins Gleichgewicht gebrachten** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers **unter Berücksichtigung der Emissionseinsparungen aufgrund ökologischer Innovationen** im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Begründung

Angesichts der mit 27 Mitgliedstaaten gegebenen Unwägbarkeiten in Bezug auf den Zeitplan, die Logistik, die Kontrolle, unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher, technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Ländern wäre eine genaue Steuerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch einen einzelnen Fahrzeughersteller unrealistisch. Öko-Innovationen verbessern das CO₂-Verhalten über die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen hinaus weiter und finden im Prüfzyklus keinen Niederschlag.

Änderungsantrag 153
Bogusław Sonik

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder

Geänderter Text

1. Übersteigen die **über einen Zeitraum von drei Jahren ins Gleichgewicht gebrachten** durchschnittlichen spezifischen

einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

CO₂-Emissionen eines Herstellers ***unter Berücksichtigung der Emissionseinsparungen aufgrund ökologischer Innovationen*** im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Änderungsantrag 154 **Martin Callanan, Pilar Ayuso**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 7 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die ***über einen Zeitraum von drei Jahren ins Gleichgewicht gebrachten*** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers ***unter Berücksichtigung der Emissionseinsparungen aufgrund ökologischer Innovationen*** im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Begründung

Angesichts der mit 27 Mitgliedstaaten gegebenen Unwägbarkeiten in Bezug auf den Zeitplan, die Logistik, die Kontrolle, unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher, technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Ländern wäre eine genaue Steuerung der durchschnittlichen

CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch einen einzelnen Fahrzeughersteller unrealistisch. Öko-Innovationen verbessern das CO₂-Verhalten über die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen hinaus weiter und finden im Prüfzyklus keinen Niederschlag.

Änderungsantrag 155
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die **über einen Zeitraum von drei Jahren ins Gleichgewicht gebrachten** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers **unter Berücksichtigung der Emissionseinsparungen aufgrund ökologischer Innovationen** im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Begründung

Angesichts der mit 27 Mitgliedstaaten gegebenen Unwägbarkeiten in Bezug auf den Zeitplan, die Logistik, die Kontrolle, unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher, technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Ländern wäre eine genaue Steuerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch einen einzelnen Fahrzeughersteller unrealistisch. Öko-Innovationen verbessern das CO₂-Verhalten über die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen hinaus weiter und finden im Prüfzyklus keinen Niederschlag.

Änderungsantrag 156
Peter Liese

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2012** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2013** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. de

Begründung

Die Autohersteller geben an, dass aufgrund der Produktentwicklungszyklen das Eintrittsjahr 2012 unrealistisch sei. Es muss aber daran erinnert werden, dass der Zielwert 120g für 2012 politisch bereits im Jahr 1994 festgelegt wurde. Um beiden Punkten gerecht zu werden, schlägt der Antragsteller vor, die Strafzahlungen, anders als von der Kommission vorgeschlagen, erst 2013 beginnen zu lassen. Damit werden die Probleme für die Autohersteller abgemildert, gleichzeitig bleibt die politische Signalwirkung (Inkrafttreten 2012) bestehen. Hersteller, die sich gesetzeskonform verhalten, werden sicherlich durch das Kaufverhalten der Kunden honoriert werden.

Änderungsantrag 157

Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2012** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2015** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 158

Marie-Noëlle Lienemann, Françoise Grossetête

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.
Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen **mit einem CO₂-Ausstoß von über 130 g/km plus die Hälfte der neuen Personenkraftwagen mit einem CO₂-Ausstoß von 130 g/km oder darunter** x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3,
Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Begründung

Eine auf 60% angehobene Steigung bringt soziale Ungerechtigkeit bei der Aufteilung des

Verwaltungsaufwands mit sich, da dadurch für bestimmte Hersteller Einzelzielvorgaben von <130g CO₂/km festgesetzt werden. Eine Modulation der Geldstrafen würde es ermöglichen, das Verursacherprinzip einzuhalten und würde diese Ungerechtigkeit beheben, in dem die Höhe der auferlegten Geldstrafen für Fahrzeuge, die bereits dem allgemeinen Ziel von 130 g entsprechen, verringert werden.

Änderungsantrag 159 **Marie-Noëlle Lienemann**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 7 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl **neuer Personenkraftwagen** x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl **von Neufahrzeugen, die im Schnitt die spezifische Emissionszielvorgabe des Herstellers nicht erfüllen**, x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl der Neufahrzeuge, die im Schnitt die spezifische Emissionszielvorgabe des Herstellers nicht erfüllen“: Anzahl der von dem Hersteller produzierten Neufahrzeuge, die in dem betreffenden Jahr zugelassen wurden und deren Emissionen über einem Grenzwert liegen, der so bestimmt wird, dass die durchschnittlichen Emissionen aller zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers mit unter diesem Grenzwert liegenden Emissionswerten der spezifischen Zielvorgabe des Herstellers entsprechen.

Begründung

Die Geldstrafen für die Emissionsüberschreitung entsprechen nicht dem grundlegenden Verursacherprinzip: es kann nicht angehen, dass sie auf alle Fahrzeuge, unabhängig von ihrem Emissionswerten, angewandt werden. Die Anwendung des Verursacherprinzips erfordert die Anerkennung der Übereinstimmung für alle Volumina, deren durchschnittlicher Emissionswert das spezifische Emissionsniveau des entsprechenden Herstellers einhält. So besteht für den Hersteller ein Anreiz, so rasch wie möglich die größtmögliche Anzahl von Fahrzeugen auf den Markt zu bringen, die ihren eigenen spezifischen Emissionszielvorgaben entsprechen.

Änderungsantrag 160 **Anne Ferreira**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 7 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen **mit einem CO₂-Ausstoß von über 130 g/km** x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Begründung

Eine auf 60% angehobene Steigung bringt soziale Ungerechtigkeit bei der Aufteilung des Verwaltungsaufwands mit sich, da dadurch für bestimmte Hersteller individuelle Zielvorgaben von <130g CO₂/km festgesetzt werden. Eine Modulation der Geldstrafen würde es ermöglichen, das Verursacherprinzip einzuhalten und würde diese Ungerechtigkeit beheben, in dem die Höhe der auferlegten Geldstrafen für Fahrzeuge, die bereits dem allgemeinen Ziel von 130 g entsprechen, verringert werden.

Änderungsantrag 161 Umberto Guidoni, Roberto Musacchio

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.
Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen, **die das spezifische Emissionsziel des Herstellers im Durchschnitt nicht erfüllen**, x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen, **die das spezifische Emissionsziel des Herstellers im Durchschnitt nicht erfüllen**“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden **und deren Emissionen einen Schwellenwert überschreiten, der so festgelegt wird, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller angemeldeten Fahrzeuge dieses**

Herstellern mit Emissionen, die unter diesem Schwellenwert liegen, dem spezifischen Ziel des Herstellers entsprechen.

Or. it

Begründung

Die vorgesehenen Überschreitungsabgaben halten nicht das grundlegende Verursacherprinzip ein: Es kann nicht akzeptiert werden, dass sie auf alle Fahrzeuge, unabhängig von ihrem Emissionsniveau, angewandt werden. Die Anwendung des Prinzips erfordert, dass jene Fahrzeuge, die im Schnitt dem Niveau der spezifischen Emissionen des einzelnen Herstellers entsprechen, unbedingt anerkannt werden. Somit wird für den Hersteller ein Anreiz geschaffen, eine immer größere Zahl umweltschonenderer Kraftfahrzeuge auf den Markt zu bringen.

Änderungsantrag 162

Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen,

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen, ***die das spezifische Emissionsziel des Herstellers im Durchschnitt nicht erfüllen***, x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3. Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen, ***die das spezifische Emissionsziel des***

deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Herstellers im Durchschnitt nicht erfüllen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden und deren Emissionen einen Schwellenwert überschreiten, der so festgelegt wird, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller angemeldeter Fahrzeuge dieses Herstellers mit Emissionen, die unter diesem Schwellenwert liegen, dem spezifischen Ziel des Herstellers entsprechen.

Or. it

Begründung

Die vorgesehenen Überschreitungsabgaben halten nicht das grundlegende Verursacherprinzip ein: Es kann nicht akzeptiert werden, dass sie auf alle Fahrzeuge, unabhängig von ihrem Emissionsniveau, angewandt werden. Die Anwendung des Prinzips erfordert, dass jene Fahrzeuge, die im Schnitt dem Niveau der spezifischen Emissionen des einzelnen Herstellers entsprechen, unbedingt anerkannt werden. Somit wird für den Hersteller ein Anreiz geschaffen, eine immer größere Zahl umweltschonenderer Kraftfahrzeuge auf den Markt zu bringen.

Änderungsantrag 163

Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Geänderter Text

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen ***mit einem CO₂-Ausstoß über 130 g/km plus die Hälfte der Personenkraftwagen mit einem CO₂-Ausstoß von 130 g/km oder darunter*** x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3,

Or. en

Begründung

Eine Modulation der Sanktionen würde das Verursacherprinzip wieder zur Geltung bringen. Das vorgeschlagene System würde zur größeren Verbreitung von emissionsarmen Fahrzeugen, zur ständigen Erneuerung des Fahrzeugparks und somit zur Erreichung des globalen Ziels der Verringerung der CO₂-Emissionen führen.

Änderungsantrag 164 Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr **2012** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20 Euro**;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 95 Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr **2015** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **95 Euro**;

(b) in den folgenden Kalenderjahren denselben Betrag plus 50% Aufschlag für jedes weitere Jahr.

Or. en

Begründung

Die Änderung steht im Einklang mit dem vom Europäischen Parlament im Oktober 2007 beschlossenen Zeitplan und soll an das in ökologischer Hinsicht noch ehrgeizigere Ziel einer Verringerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf 125 g/km geknüpft werden. Die Beträge, die aus der Nichteinhaltung der Vorgaben durch die Automobilhersteller resultieren, sollten Herstellern zugewiesen werden, die emissionsärmere Fahrzeuge produzieren. Viele dieser Hersteller können durch die umweltfreundlichere Strategie, die sie verfolgen, nur mit geringen Gewinnspannen arbeiten.

Änderungsantrag 165
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **beträgt**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 95 Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **entspricht den in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystem fälligen Abgaben.**

Or. en

Begründung

Die vorgeschlagenen Überschreitungsabgaben sind völlig unverhältnismäßig und stehen in keinem Vergleich zu jenen in anderen Sektoren. Sie wären sehr schädlich für die Industrie und stellen eine Bedrohung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit dar. Eine solche Überschreitungsabgabe würde im Jahr 2015 475 EUR/t entsprechen, während ein Vergleich für das EU-Emissionshandelssystem (ETS) folgendes ergibt: 20 bis 40 EUR/t; zusätzliche ETS-Strafabgabe: 100 EUR/t (bei Nichteinhaltung) und Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge: 20 EUR/t.

Änderungsantrag 166
Peter Liese

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr **2012** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20** Euro;

(b) für im Kalenderjahr **2013** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35** Euro;

(c) für im Kalenderjahr **2014** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60** Euro; **und**

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro;

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr **2013** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35** Euro;

(b) für im Kalenderjahr **2014** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60** Euro; **und**

(c) für im Kalenderjahr **2015** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **95** Euro;

Or. de

Begründung

Die Autohersteller geben an, dass aufgrund der Produktentwicklungszyklen das Eintrittsjahr 2012 unrealistisch sei. Es muss aber daran erinnert werden, dass der Zielwert 120g für 2012 politisch bereits im Jahr 1994 festgelegt wurde. Um beiden Punkten gerecht zu werden, schlägt der Antragsteller vor, die Strafzahlungen, anders als von der Kommission vorgeschlagen, erst 2013 beginnen zu lassen. Damit werden die Probleme für die Autohersteller abgemildert, gleichzeitig bleibt die politische Signalwirkung (Inkrafttreten 2012) bestehen. Hersteller, die sich gesetzeskonform verhalten, werden sicherlich durch das Kaufverhalten der Kunden honoriert werden.

Änderungsantrag 167
Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt **für ab 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 EUR.**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro;

Or. de

Begründung

Es darf nur ein phase-in geben. Das phase-in über die Flotte gibt den Herstellern die Flexibilität sich dem Durchschnittswert an CO₂ Emissionen anzupassen. Sollten die Hersteller den Durchschnitt nicht einhalten können, sollen sie ab 2012 95 Euro pro Gramm Emissionsüberschreitung zahlen.

Änderungsantrag 168 Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **nach Artikel 1** beträgt

a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 10 EUR;

b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 EUR;

c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 30 EUR;

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen **95 Euro**;

d) für im Kalenderjahr 2015 und **den darauf folgenden Kalenderjahren** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **40 EUR**.

Or. de

Begründung

Die vorgeschlagenen Abgaben von 100-475 €/t Tonne CO₂ liegen erheblich höher als vergleichbare CO₂-Zertifikatspreise nach dem Emissionshandelssystem der EU. Eine solche einseitige Benachteiligung der Pkw-Hersteller und ihrer Kunden ist nicht gerechtfertigt und wirtschaftlich ineffizient. Die vorgeschlagenen Strafen würden die Innovationskraft der Industrie erheblich schwächen. Der Verweis auf die Kalenderjahre nach 2015 ist notwendig, da die offizielle deutsche Sprachversion des Verordnungsvorschlages im Vergleich zu anderen Sprachversionen nicht auf die dem Jahr 2015 folgenden Kalenderjahre verweist.

Änderungsantrag 169

Anja Weisgerber, Thomas Ulmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20 Euro**;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35 Euro**;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60 Euro**; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen **95 Euro**;

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **nach Artikel 1** beträgt

a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **10 EUR**;

b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20 EUR**;

c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **30 EUR**;

d) für im Kalenderjahr 2015 und **den darauf folgenden Kalenderjahren** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **40 EUR**.

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Abgaben zwischen 100 und 475 Euro pro Tonne CO₂ liegen erheblich höher als vergleichbare CO₂-Zertifikatspreise nach dem Emissionshandelssystem der Europäischen Union. Eine solche einseitige Benachteiligung der Pkw-Hersteller und damit ihrer Kunden ist nicht gerechtfertigt und wirtschaftlich ineffizient. Die vorgeschlagenen Strafen würden die Innovationskraft der Industrie erheblich schwächen. Der Verweis auf die Kalenderjahre nach 2015 ist notwendig, da die offizielle deutsche Sprachversion des Verordnungsvorschlags im Vergleich zu anderen Sprachversionen nicht auf die dem Jahr 2015 folgenden Kalenderjahre verweist.

Änderungsantrag 170
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt ***im Kalenderjahr 2012 und in allen weiteren Kalenderjahren 150 Euro.***

Begründung

Um die Einhaltung sicherzustellen, müssen die Abgaben hoch genug sein, und ab 2012 in

voller Höhe erhoben werden. Wird die Erhebung der Abgabe hinausgezögert, so wird auch eine effiziente Wirkung der Regelung verzögert.

Änderungsantrag 171
Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung beträgt

3. Die Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung beträgt **ab dem
Kalenderjahr 2015 40 Euro.**

*(a) für im Kalenderjahr 2012 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
20 Euro;*

*(b) für im Kalenderjahr 2013 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
35 Euro;*

*(c) für im Kalenderjahr 2014 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
60 Euro; und*

*(d) für im Kalenderjahr 2015: die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen
95 Euro.*

Or. en

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Abgaben zwischen 100 und 475 Euro pro Tonne CO₂ liegen erheblich höher als vergleichbare CO₂-Zertifikatspreise nach dem Emissionshandelssystem der Europäischen Union. Eine solche einseitige Benachteiligung der Pkw-Hersteller und damit ihrer Kunden ist nicht gerechtfertigt und wirtschaftlich ineffizient. Die vorgeschlagenen Strafen würden die Innovationskraft der Industrie erheblich schwächen.

Änderungsantrag 172
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt **im Kalenderjahr 2012 und in allen weiteren Kalenderjahren 150 Euro.**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro.

Or. en

Begründung

Die Emissionsüberschreitungsabgabe sollte relativ hoch sein, um sicherzustellen, dass alle Hersteller ihre Zielvorgaben erfüllen. In ihrer Folgenabschätzung stellt die Kommission fest, dass nur Abgaben im oberen Bereich der Grenzkosten (150 EUR/g) eine abschreckende Wirkung auf bestimmte Hersteller entfalten können.

**Änderungsantrag 173
Péter Olajos**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **entspricht den in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystem fälligen Abgaben und soll 20 EUR/g nicht überschreiten.**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro.

Or. en

Begründung

Die vorgeschlagenen Überschreitungsabgaben sind völlig unverhältnismäßig und stehen in keinem Vergleich zu jenen in anderen Sektoren. Sie wären sehr schädlich für die Industrie und stellen eine Bedrohung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit dar. Eine solche Überschreitungsabgabe würde im Jahr 2015 475 EUR/t entsprechen, während ein Vergleich für das EU-Emissionshandelssystem (ETS) folgendes ergibt: 20 bis 40 EUR/t; zusätzliche ETS-Strafabgabe: 100 EUR/t (bei Nichteinhaltung) und Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge: 20 EUR/t.

Änderungsantrag 174

Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung *beträgt*

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen:

Geänderter Text

3. In Analogie zu den in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystem fälligen Geldstrafen *beträgt die* Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **20 EUR.**

35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro.

Or. it

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Überschreitungsabgaben sind im Vergleich zu den im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems ab 2012 fälligen Geldstrafen (100 EUR pro Tonne) unverhältnismäßig hoch und ungerechtfertigt: 95 EUR für 1 g/km entsprechen 475 EUR pro Tonne CO₂. Die Geldstrafen im Kraftfahrzeugsektor sollten mit denen in den unter das EU-Emissionshandelssystem fallenden Sektoren in Einklang gebracht werden, so dass die Abgabe 20 EUR für 1 g/km bzw. 100 EUR pro Tonne beträgt.

Änderungsantrag 175 Pilar Ayuso

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **beträgt**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **entspricht den in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems fälligen Geldstrafen.**

95 Euro.

Or. es

Begründung

Die vorgeschlagenen Abgaben bzw. Ausgleichszahlungen sind völlig unverhältnismäßig und in keiner Weise vergleichbar mit jenen in anderen Industriesektoren. Im Kommissionsvorschlag liegen diese Strafen im Jahr 2015 bei 475 EUR pro Tonne, während sie in Anlehnung an die in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems fälligen Strafen zwischen 20 und 40 EUR pro Tonne liegen würden, wobei (bei Überschreitung der Obergrenzen) zusätzliche Abgaben in Höhe von 100 EUR pro Tonne und 20 EUR pro Tonne für die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge anfallen würden.

Änderungsantrag 176

Adam Gierek

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **beträgt**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015: die Zielvorgabe überschreitende Emissionen 95 Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **entspricht dem Betrag, der für die Industrie im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU (ETS) in den Mitgliedstaaten festgelegt wurde.**

Or. pl

Begründung

Die Emissionsüberschreitungsabgaben stehen in keinem Verhältnis zu den im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU für den Zeitraum ab 2012 festgelegten Abgaben (100 Euro pro Tonne): 95 Euro pro g/km entsprechen einem Betrag von 475 Euro für eine Tonne CO₂. Um eine Angleichung an die Abgaben für Sektoren zu erreichen, die vom ETS erfasst werden, müssen die Abgaben für die Automobilbranche so festgelegt werden, dass sie den Abgaben für die einzelnen Sektoren im Rahmen des ETS entsprechen.

Änderungsantrag 177 Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20** Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35** Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60** Euro; und

für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **95** Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 10** Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 20** Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 30** Euro; und

für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 40** Euro.

Or. de

Begründung

Die Abgaben sollten sich an vergleichbaren Zertifikatspreisen nach dem EU-Emissionshandelssystem orientieren, da andernfalls eine Diskriminierung der Automobilhersteller vorläge. Um der wirtschaftlichen Realität Rechnung zu tragen sollten die Abgaben außerdem auf dem an der Börse gehandelten Preis beruhen.

Änderungsantrag 178
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Für im Kalenderjahr 2020 und den folgenden Jahren die Zielvorgabe überschreitende Emissionen schlägt die Kommission eine Emissionsüberschreitungsabgabe vor, die mindestens 10% über den geschätzten Grenzkosten für die Erzielung der in Artikel 1 und im Anhang vorgegebenen durchschnittlichen CO₂-Emissionen liegt.

Or. en

Begründung

Es ist wichtig, die Industrie zu informieren, dass ab 2020 neue Strafabgaben erhoben werden, um sicherzustellen, die für das Jahr 2020 angesetzte Zielvorgabe eingehalten wird.

Änderungsantrag 179
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe **werden auf die Hersteller bzw., im Falle eines Pools, die Poolmanager umverteilt, die einen Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen vorweisen können, der unterhalb der Zielvorgabe liegt, und zwar im Verhältnis zu den geschätzten erzielten Gesamteinsparungen.**

Or. en

Begründung

Die Änderung steht im Einklang mit dem vom Europäischen Parlament im Oktober 2007 beschlossenen Zeitplan und soll an das in ökologischer Hinsicht noch ehrgeizigere Ziel einer Verringerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf 125 g/km geknüpft werden. Ab dem Jahr 2015 sollten Strafabgaben eingeführt werden, die von Jahr zu Jahr ansteigen. Die Beträge, die aus der Nichteinhaltung der Vorgaben durch die Automobilhersteller resultieren, sollten Herstellern zugewiesen werden, die emissionsärmere Fahrzeuge produzieren; viele dieser Hersteller können durch die umweltfreundlichere Strategie, die sie verfolgen, nur mit geringen Gewinnspannen arbeiten.

Änderungsantrag 180 Gyula Hegyi

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.

Geänderter Text

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union **und werden für die Unterstützung nachhaltiger Verkehrsmittel, einschließlich öffentlicher Verkehr und Infrastruktur für den Fahrradverkehr verwendet** werden.

Or. en

Begründung

Die Abgaben für Fahrzeuge, die nicht die Anforderungen zum Schutz der Umwelt erfüllen, sollten für die Unterstützung nachhaltiger Transportmittel genutzt werden.

Änderungsantrag 181 Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Beträge der

Geänderter Text

5. Die Beträge der

Emissionsüberschreitungsabgabe **gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.**

Emissionsüberschreitungsabgabe **werden für die Schaffung eines Fonds für Forschung und Entwicklung im Bereich Kraftstoffeffizienz von Straßenfahrzeugen einschließlich alternativer Antriebssysteme verwendet.**

Or. en

Begründung

Zur Förderung von Innovation und als Beitrag zur Erreichung der Umweltziele der EU sollten die im Rahmen dieser Verordnung eingenommenen Mittel in die Forschung und Entwicklung im Bereich der Reduzierung von CO₂-Emissionen im Straßenverkehr investiert werden.

Änderungsantrag 182

Anja Weisgerber, Thomas Ulmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Richard Seeber

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.

Geänderter Text

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe **fließen in einen Fonds, dessen Einnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr und zur Erforschung neuer energieeffizienter Technologien eingesetzt werden müssen.**

Or. de

Begründung

Um technologische Innovation zu fördern, sollten mögliche Abgaben in einen spezifischen Fonds fließen, um Forschung und Entwicklung energieeffizienter Technologien und Maßnahmen zur Vermeidung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu unterstützen.

Änderungsantrag 183

Kurt Joachim Lauk

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7a

Bonussystem

- 1. Wird der Zielwert im Jahre 2012 von mehr als einem Viertel, im Jahre 2013 von mehr als der Hälfte, im Jahre 2014 von mehr als drei Viertel der Gesamtflotte erreicht, erhält der Hersteller Bonuspunkte.**
- 2. Bonuspunkte werden entsprechend den Abgaben wegen Emissionsüberschreitung gemäß Artikel 7 berechnet, wobei ein Bonuspunkt einem Euro entspricht.**
- 3. Ab 2012 erworbene Bonuspunkte werden mit möglicherweise gemäß Artikel 7 später anfallenden Strafzahlungen verrechnet.**
- 4. Die Kommission legt die Methode für die Erhebung und Verrechnung der Bonuspunkte fest.**

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungszeiten für neue Modelle und Technologien von mindestens 5 bis 7 Jahren ist eine stufenweise Einführung des Zielwerts sinnvoll. Hersteller, deren Anteil an der Gesamtflotte, der unterhalb des Zielwerts liegt, größer als gefordert ist, sollten positiven Anreiz und Belohnung für die erfolgreich ergriffenen CO₂-reduzierenden Maßnahmen Bonuspunkte gutgeschrieben bekommen, die mit eventuell später anfallenden Strafzahlungen verrechnet werden können.

**Änderungsantrag 184
Jorgo Chatzimarkakis**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8**

Vorschlag der Kommission

Veröffentlichung der Leistungen der
Hersteller

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober **2011** und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

(a) *seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;*

(b) *seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;*

(c) *die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr; und*

(d) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.

2. Ab 31. Oktober **2013** wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Geänderter Text

Veröffentlichung der Leistungen der
Hersteller (**Öffentliches Anprangern**)

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober **2010** und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

(a) *den Durchschnittswert seiner spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr; und*

(b) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.

2. Ab 31. Oktober **2016** wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Or. en

Begründung

From 2010 already, consumers should be able to access lists recording the performances of each car manufacturers, so as to help them make inform choices and to put pressure on car manufacturers to step up their efforts.

Änderungsantrag 185
Bogusław Sonik

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober **2011** und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

Geänderter Text

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober **2013** und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

Or. en

Begründung

Die Veröffentlichung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Deshalb sollte die Veröffentlichung nicht vor 2013 beginnen.

Änderungsantrag 186 **Bogusław Sonik**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 8 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Ab 31. Oktober 2013 wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Geänderter Text

2. In der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste **wird** auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Or. en

Begründung

Hier liegt eine Wiederholung von Artikel 8 Absatz 1 vor; zwecks Klarheit daher Änderung.

Änderungsantrag 187 **Kurt Joachim Lauk**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 8 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Ab 31. Oktober **2013** wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

2. Ab 31. Oktober **2016** wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität. Entsprechend dieser nötigen Verschiebung des Einführungsdatums muss auch die Veröffentlichung der Daten angepasst werden.

Änderungsantrag 188
Marie-Noëlle Lienemann

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9

entfällt

Ausnahmeregelung für unabhängige Hersteller von in kleinen Stückzahlen gebauten Spezialfahrzeugen

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) er nicht mit einem anderen Hersteller verbunden ist.

2. Ein Antrag auf eine Ausnahme gemäß Absatz 1 kann sich auf höchstens fünf

Kalenderjahre beziehen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

(a) Name des Herstellers und Kontaktperson,

(b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,

(c) Angaben zu den Personenkraftwagen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO₂-Emissionen dieser Personenkraftwagen, und

(d) eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht.

3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf den Antrag folgenden Jahres.

4. Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, unterrichtet die Kommission unverzüglich über jede Änderung, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.

5. Ist die Kommission aufgrund einer Mitteilung gemäß Absatz 4 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom

1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller darüber.

6. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller das in seinem Antrag dargestellte Programm zur Emissionsreduzierung nicht umsetzt, so kann sie die Ausnahme aufheben.

7. Die Kommission kann Durchführungsbestimmungen zu den Absätzen 1 bis 6 erlassen, in denen auch die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, der Inhalt der Anträge sowie der Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen geregelt werden können.

Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Begründung

Es besteht kein Grund, Ausnahmen für Hersteller von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoß zu erteilen. Dies würde zu Marktverzerrungen führen und Anreize für Automobilhersteller schaffen, genau solche Unternehmen zu gründen, die Anspruch auf diese Ausnahmeregelungen hätten. Infolgedessen würde eine erheblich Anzahl an registrierten Neuwagen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

**Änderungsantrag 189
Jens Holm**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9

entfällt

***Ausnahmeregelung für unabhängige
Hersteller von in kleinen Stückzahlen
gebauten Spezialfahrzeugen***

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) er nicht mit einem anderen Hersteller verbunden ist.

2. Ein Antrag auf eine Ausnahme gemäß Absatz 1 kann sich auf höchstens fünf Kalenderjahre beziehen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

(a) Name des Herstellers und Kontaktperson,

(b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,

(c) Angaben zu den Personenkraftwagen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO₂-Emissionen dieser Personenkraftwagen, und

(d) eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht.

3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht, so gewährt

sie dem Hersteller eine Ausnahme. Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf den Antrag folgenden Jahres.

4. Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, unterrichtet die Kommission unverzüglich über jede Änderung, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.

5. Ist die Kommission aufgrund einer Mitteilung gemäß Absatz 4 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller darüber.

6. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller das in seinem Antrag dargestellte Programm zur Emissionsreduzierung nicht umsetzt, so kann sie die Ausnahme aufheben.

7. Die Kommission kann Durchführungsbestimmungen zu den Absätzen 1 bis 6 erlassen, in denen auch die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, der Inhalt der Anträge sowie der Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen geregelt werden können.

Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Begründung

Es besteht kein Grund, spezifische Ausnahmen für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß zu

erteilen.

Änderungsantrag 190
Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) er nicht mit einem anderen Hersteller verbunden ist.

Geänderter Text

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) er nicht mit einem anderen **Fahrzeughersteller** verbunden ist **oder**

(ba) er mit anderen Unternehmen verbunden ist und diese für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden.

Or. en

Begründung

This amendment clarifies and simplifies the scope of the derogation while remaining strictly below the 10,000 threshold. There may be cases where two connected manufacturers register fewer than 10,000 new passenger cars. They should be considered as unconnected.

Änderungsantrag 191
Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Ausnahmeregelung für unabhängige

AM\728751DE.doc

Geänderter Text

Ausnahmeregelung für Hersteller, die auf

147/208

PE407.904v01-00

Hersteller von in kleinen Stückzahlen gebauten Spezialfahrzeugen

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) *er nicht mit einem anderen Hersteller verbunden ist.*

den Bau von Fahrzeugen in geringen Stückzahlen spezialisiert sind

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) *die Personenkraftwagen, für die er verantwortlich ist, einer Kategorie angehören, aufgrund deren besonderer Merkmale das Einhalten des Ziels nicht möglich ist.*

Or. it

Begründung

Die Ausnahmeregelung ist erforderlich für alle spezialisierten Hersteller (0,2 % der Gesamtzahl, weniger als 30 000 Fahrzeuge, geringe Fahrleistung, unerhebliche CO₂-Emissionen insgesamt), Unmöglichkeit, eine Verringerung um mindestens 60% auf der Grundlage von Anhang I zu erzielen. Um ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, wird die Ausnahmeregelung all jenen Herstellern gewährt (gleichgültig ob mit anderen Herstellern verbunden oder nicht), die im gleichen Marktsegment konkurrieren. Die „mit anderen Herstellern verbundenen“ Hersteller würden sonst eine erhebliche Belastung für den verantwortlichen Pool darstellen.

**Änderungsantrag 192
Magor Imre Csibi**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

(a) er für weniger als **10 000** neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Geänderter Text

(a) er für weniger als **1 000** neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Or. en

Begründung

The derogation clause should be limited to a minimum for environmental reasons and in order to avoid unequal treatment between manufacturers of different sizes. Moreover, the threshold should be lowered from 10 000 to 1000 new passenger cars to take into consideration Annex XII, Part 2, Point 1 of the Directive 2007/46/CE.

Änderungsantrag 193
Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) er für weniger als **10 000 neue** Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Geänderter Text

(a) er für weniger als **0,1 % der neuen** Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Or. de

Begründung

Es sollten Regelungen geschaffen werden, die sich dynamisch an die Marktentwicklung anpassen.

Änderungsantrag 194
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) er für weniger als **10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die** je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Geänderter Text

(a) er für weniger als **0,1% der Pkw-Neuzulassungen** je Kalenderjahr in der Gemeinschaft **verantwortlich ist**, und

Or. de

Änderungsantrag 195
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Auf Antrag genehmigt die Kommission Herstellern spezifischer Modelle, deren Neuzulassungen insgesamt nicht mehr als 1% der jährlichen EU-weiten Gesamtzulassungen von neuen Personenkraftwagen umfassen, eine alternative Zielvorgabe, die eine Reduzierung von 25% seiner durchschnittlichen spezifischen Emissionen von 2008 anstelle der durch Annex I errechneten spezifischen Zielwerte vorsieht.

Or. de

Begründung

Der Verordnungsvorschlag berücksichtigt nicht die besondere Situation der Hersteller, die lediglich spezifische Modelle anbieten, jedoch zu groß sind, um unter die Ausnahme nach Artikel 9 Absatz 1a und b zu fallen. Eine alternative Zielvorgabe verpflichtet die Hersteller mindestens gleich große Anstrengungen zu unternehmen wie Flottenhersteller, gibt ihnen aber gleichzeitig faire Bedingungen auf der Grundlage des Basisjahrs 2008.

Änderungsantrag 196
Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die mit **dem Reduktionspotenzial** des Herstellers, **einschließlich des technologischen Potenzials** zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang

(d) eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die mit **der technischen Kapazität, den finanziellen Mitteln** des Herstellers **und seinem Potenzial** zur Reduzierung **der** CO₂-Emissionen **des betreffenden Modells im Vergleich zu unmittelbaren Konkurrenten** in Einklang

steht.

steht.

Or. en

Begründung

This amendment defines the criteria from which to determine and assess the individual targets in order to provide greater legal certainty and predictability while encouraging emissions reductions.

Änderungsantrag 197

Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt und **dass die** vom Hersteller **vorgeschlagene** Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen **mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht**, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf den Antrag folgenden Jahres.

Geänderter Text

3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt und **der** vom Hersteller **vorgeschlagenen** Zielvorgabe für die spezifischen **CO₂**-Emissionen **zustimmen kann**, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. **Bei dieser Entscheidung berücksichtigt die Kommission die Kriterien von Absatz 2 Buchstabe d.** Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf den Antrag folgenden Jahres.

Or. en

Begründung

This amendment is necessary for reasons of consistency with the amendment to Article 9, paragraph 2, point (d).

Änderungsantrag 198

Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller das in seinem Antrag dargestellte Programm zur Emissionsreduzierung nicht umsetzt, so kann sie **die Ausnahme aufheben**.

Geänderter Text

6. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller das in seinem Antrag dargestellte Programm zur Emissionsreduzierung nicht umsetzt, so kann sie **dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 7 auferlegen**.

Or. en

Begründung

If a manufacturer exceeds its emissions target set out in its application for a derogation, a revocation of the derogation would be a disproportionate measure. Instead, the same excess emissions premium system as it is foreseen for mass manufacturers should be applied to that manufacturer. This aligns the process for small manufacturers more closely to that for mass manufacturers.

Änderungsantrag 199 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Anträge auf Ausnahmen, einschließlich der Informationen zu ihrer Begründung, sowie Mitteilungen gemäß Absatz 4, Aufhebungen gemäß den Absätzen 5 oder 6 oder Maßnahmen gemäß Absatz 7 werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Or. en

Änderungsantrag 200

Karl-Heinz Florenz

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 7 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Ein Hersteller kann bei der Kommission eine alternative Zielvorgabe beantragen, die bei einer Reduzierung von 25 % seiner durchschnittlichen spezifischen Emissionen von 2006 anstelle des durch Annex I errechneten Wertes liegt, vorausgesetzt, dass

a) er kein verbundenes Unternehmen hat und seine jährliche Neuwagen-Zulassung in der EU zwischen dem in Absatz 1 festgesetzten Wert und 1,5 % des europäischen Marktes liegt, oder

b) er verbundene Unternehmen hat und seine jährliche Neuwagen-Zulassung in der EU mit den verbundenen Unternehmen zusammen zwischen dem in Absatz 1 festgesetzten Wert und 1,5 % des europäischen Marktes liegt.

Verbundene Unternehmen können bei der Kommission eine alternative Zielvorgabe beantragen, die bei einer Reduzierung von 25 % ihrer gesamten durchschnittlichen spezifischen Emissionen von 2006 anstelle des durch Annex I errechneten Wertes liegt, wenn ihre jährliche Neuwagen-Zulassung in der EU, zusammen mit jedem anderen verbundenen Unternehmen, zwischen dem in Absatz 1 festgesetzten Wert und 1,5 % des europäischen Marktes liegt.

Or. de

Begründung

Mit der Vorgabe die Emissionen um 25% zu senken wird den Herstellern spezifischer Modelle eine stärkere Anstrengung abverlangt als den Flottenherstellern. Trotzdem bleiben sie lebensfähig. Die besondere Situation der Hersteller, die lediglich spezifische Modelle anbieten, jedoch zu groß sind, um unter die Ausnahme nach Art. 9 Abs. 1 zu fallen, ist im

bisherigen Kommissionsvorschlag nicht ausreichend geregelt. Pooling hilft diesen Herstellern nicht, da sie dann der Konkurrenz Einblick in die Planungen der kommenden Jahre gewähren müssten.

Änderungsantrag 201

Martin Callanan, Linda McAvan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Ein Hersteller kann bei der Kommission beantragen, anstelle der in Anhang I festgelegten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eine alternative Zielvorgabe zu erfüllen, die einer 25%igen Reduzierung seiner durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2006 entspricht, sofern

(a) er nicht mit anderen Unternehmen verbunden ist und für zwischen 10 000 und 300 000 neuen Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden; oder

(b) er mit anderen Unternehmen verbunden ist und diese für zwischen 10 000 und 300 000 neuen Personenkraftwagen verantwortlich sind, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden.

Verbundene Unternehmen können bei der Kommission beantragen, anstelle des Durchschnitts der in Anhang I festgelegten Zielvorgaben für ihre gemeinsamen spezifischen Emissionen eine alternative Zielvorgabe zu erfüllen, die einer 25%igen Reduzierung ihrer durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2006 entspricht, sofern diese verbundenen Unternehmen zusammen mit eventuellen anderen verbundenen Unternehmen für zwischen

**10 000 und 300 000 neuen
Personenkraftwagen verantwortlich sind,
die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft
zugelassen werden.**

Or. en

Begründung

The Commission's proposal gives niche manufacturers (who make a narrow range of cars) targets that are unachievable and much tougher than their direct competitors. Their competitors, who either sell a wider range of cars or are part of a group, are not required to make the same level of effort even though they sell cars with similar CO₂ emissions. The amendment allows niche manufacturers to choose a 25% minimum target. This is a very significant reduction in CO₂ emissions compared to the industry average of 19%, and therefore results in a negligible impact on the environmental outcome.

Änderungsantrag 202

Anja Weisgerber, Miroslav Mikolášik, Johannes Blokland, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Thomas Ulmer, Richard Seeber, Christa Klaß, Renate Sommer, Horst Schnellhardt

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9a

Öko-Innovationen

- 1. Der nach Artikel 12 dieser Verordnung eingesetzte Ausschuss entscheidet über Anträge auf Feststellung von Öko-Innovationen, einschließlich der mit einer Technologie einhergehenden CO₂-Minderung.**
- 2. Hersteller im Sinne von Artikel 3 oder Zulieferer, die eine Technologie herstellen, können Anträge auf Feststellung von Öko-Innovationen einreichen. Solche Anträge müssen Daten zur CO₂-Minderung durch die Technologie beinhalten, welche durch eine unabhängige Stelle zertifiziert sind. Die nach Artikel 41 der Richtlinie**

2007/46/EC benannten technischen Dienste können als zertifizierende unabhängige Stelle agieren.

3. Öko-Innovationen erhalten bei der Überwachung dieser Verordnung CO₂-Gutschriften für ihren Einbau als Standardausstattung in Fahrzeugtypen oder deren Versionen. Die Gesamthöhe der Gutschriften für Öko-Innovationen eines Herstellers wird auf 10 % des sich gemäß Anhang I ergebenden Zielwerts eines Herstellers begrenzt.

4. Unabhängig davon soll die Arbeit an der Revision des Testzyklus parallel zur Anrechnung von Öko-Innovationen fortgeführt werden, um deren CO₂-Minderungspotential langfristig im Testzyklus abzubilden.

5. Bei der Revision der Richtlinie entsprechend Artikel 1 wird von der Kommission im Rahmen der Folgenabschätzung eine umfassende Bewertung der mit Öko-Innovationen erreichten Minderungen des CO₂-Ausstoßes vorgelegt um sicherzustellen, dass für folgenden Jahre alle CO₂-mindernden Maßnahmen bei der Bewertung der Zielerreichung durch die Hersteller angemessen berücksichtigt werden.

6. Der nach Artikel 12 dieser Verordnung eingerichtete Ausschuss prüft den Antrag auf Öko-Innovationen auf Vollständigkeit und entscheidet innerhalb von 3 Monaten nach Einreichung der Antragsunterlagen über die Anrechnung von Öko-Innovationen. Die Kommission legt dem Ausschuss hierfür einen Vorschlag vor.

Gegen die Entscheidung des Ausschusses kann der Antragsteller innerhalb von einem Monat nach Mitteilung der Entscheidung Widerspruch bei der Kommission einlegen. Diese bringt den Widerspruch erneut zur Vorlage, der Ausschuss prüft ihn innerhalb von drei Monaten und trifft eine

Entscheidung.

Alle Entscheidungen über die Anrechnung von Öko-Innovationen werden durch die Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Or. de

Begründung

Im Gegensatz zum Kommissionsvorschlag sollte die Verordnung Anreize zur Verbesserung der Effizienz von Nebenaggregaten setzen, auch wenn deren Beitrag zur CO₂-Minderung nicht im Testzyklus nach Verordnung 715/2007 gemessen wird. Dies sind beispielsweise Techniken wie LED-Leuchten, Solardächer, Verbrauchsanzeige oder Cruise Control. Nur solche Technologien, die ohne Zweifel zu CO₂-Minderung führen, sollten als Öko-Innovationen angerechnet werden. Im Gegenzug für die Flexibilität für die Industrie wird vorgeschlagen, die Gesamthöhe der Gutschriften für Öko-Innovationen eines Herstellers auf 10 % des sich gemäß Anhang I ergebenden Zielwerts eines Herstellers zu begrenzen.

Änderungsantrag 203

Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9a

1. Der nach Artikel 12 dieser Verordnung eingesetzte Ausschuss entscheidet über Anträge auf Feststellung von Öko-Innovationen, einschließlich der mit einer Technologie einhergehenden CO₂-Minderung.

2. Hersteller im Sinne von Artikel 3 oder Zulieferer, die eine Technologie herstellen, können Anträge auf Feststellung von Öko-Innovationen einreichen. Solche Anträge müssen Daten zur CO₂-Minderung durch die Technologie beinhalten, welche durch eine unabhängige Stelle zertifiziert sind. Die nach Artikel 41 der Richtlinie

2007/46/EC benannten technischen Dienste können als zertifizierende unabhängige Stelle agieren.

3. Öko-Innovationen erhalten bei der Überwachung dieser Verordnung CO₂-Gutschriften für ihren Einbau als Standardausstattung in Fahrzeugtypen oder deren Versionen. Gutschriften für Öko-Innovationen sind hierbei auf 50% der nach Absatz 1 festgestellten CO₂-Minderung begrenzt. Der in Artikel 12 eingesetzte Ausschuss kann die Gültigkeit der CO₂-Gutschriften für einzelne Technologien zeitlich begrenzen und diese degressiv über eine bestimmte Zeit anrechnen. Hierbei soll der Ausschuss den Stand der Technologien sowie die spezifischen Produktzyklen der Automobilindustrie berücksichtigen.

5. Unabhängig davon soll die Arbeit an der Revision des Testzyklus parallel zur Anrechnung von Öko-Innovationen fortgeführt werden, um deren CO₂-Minderungspotential langfristig im Testzyklus abzubilden.

6. Bei der Revision der Richtlinie entsprechend Artikel 1 wird von der Kommission im Rahmen der Folgenabschätzung eine umfassende Bewertung der mit Öko-Innovationen erreichten Minderungen des CO₂-Ausstoßes vorgelegt um sicherzustellen, dass für folgenden Jahre alle CO₂-mindernden Maßnahmen bei der Bewertung der Zielerreichung durch die Hersteller angemessen berücksichtigt werden.

7. Der nach Artikel 12 dieser Verordnung eingerichtete Ausschuss muss den Antrag auf Öko-Innovationen auf Vollständigkeit prüfen und innerhalb von 3 Monaten nach Einreichung der Antragsunterlagen über die Anrechnung von Öko-Innovationen entscheiden. Die Kommission legt dem Ausschuss hierfür einen Vorschlag vor. Gegen die

Entscheidung des Ausschusses kann der Antragsteller innerhalb von einem Monat nach Mitteilung der Entscheidung Widerspruch bei der Kommission einlegen. Diese bringt den Widerspruch erneut zur Vorlage, der Ausschuss prüft ihn innerhalb von drei Monaten und trifft eine Entscheidung. Alle Entscheidungen über die Anrechnung von Öko-Innovationen werden durch die Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Or. de

Begründung

Ziel: Anreize zur Effizienz-Verbesserung von Nebenaggregaten setzen, um Innovation anzuregen. Nur Technologien, die zweifellos zu CO₂-Minderung führen, sollen als Öko-Innovationen angerechnet werden. Dies kann durch Zertifizierung über Testinstitute sichergestellt werden (bereits heute in der EU-Typprüfung der Fall). Für ein ambitioniertes Umwelt-Ergebnis sollen nur 50% der CO₂-Minderung durch Öko-Innovationen, die als Standardausstattung eingebaut werden, als Gutschrift angerechnet werden und Gutschriften zeitlich begrenzt bzw. degressiv gewährt werden können.

Änderungsantrag 204
Holger Kraemer, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9a

1. Öko-Innovationen sind innovative technologische Anwendungen im Fahrzeug, die den CO₂-Ausstoß unabhängig vom Fahrverhalten nachweislich senken, die sich aber bei der CO₂-Messung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht oder nur unzureichend niederschlagen.

2. Der in Artikel 12 Absatz 1 dieser Verordnung genannte Ausschuss entscheidet über die Anwendungen für

Öko-Innovationen einschließlich der mit Hilfe einer Technologie im praktischen Betrieb tatsächlich erzielten CO₂-Reduzierung.

3. Eine Anwendung für eine Öko-Innovation kann von einem Hersteller oder dem Zulieferer dieser Technologie vorgelegt werden. Die Anwendungen sind durch technische Daten über die durch diese Technologie zu erreichende CO₂-Reduktion zu belegen. Diese Daten müssen durch einen Dritten bestätigt werden. Nach Artikel 41 der Richtlinie 2007/46/EG benannte Einrichtungen können als Drittparteien solche Bestätigungen geben.

4. Öko-Innovationen werden bei der Überprüfung dieser Verordnung auf der Grundlage der Gutschriften berücksichtigt, die für ihren Einbau als Standardausrüstung in Fahrzeugtypen oder Ausführungen davon vergeben wurden. Die aufgrund einer Technologie vergebenen Gutschriften betragen höchstens 75% der im praktischen Betrieb tatsächlich erzielten CO₂-Reduzierung. Der in Artikel 12 Absatz 1 genannte Ausschuss kann ferner die zeitliche Gültigkeit von Gutschriften begrenzen oder beschließen, dass diese Gutschriften über einen bestimmten Zeitraum degressiv Gültigkeit haben.

Or. en

Begründung

The final Regulation should offer incentives to increase the efficiency of auxiliaries / components even if their CO₂ benefit is not reflected in the CO₂ measurement according to Regulation 715/2007. Only technologies that lead to real-world CO₂ reductions beyond any doubt should be considered as eco-innovations, their impact having to be certified by a competent technical service such as those used in EU type approval.

Änderungsantrag 205

Jens Holm

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Spätestens zum 31. Dezember 2009 legt die Kommission einen Vorschlag zur Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG in diese Verordnung vor, wobei das durchschnittliche Emissionsniveau ab 1. Januar 2012 auf 175 g CO₂/km und ab 1. Januar 2015 auf höchstens 160 CO₂/km festgesetzt wird.

Or. en

Begründung

This Regulation also needs to include lighter trucks since they account for approximately 2% of the EU's total transport emissions. We do not want to repeat the same mistake as the US when they adopted the CAFE (Corporate Average Fuel Economy) standards and the industry responded by turning more than half of all vehicles into lighter trucks (SUVs, pick-ups, vans).

**Änderungsantrag 206
Chris Davies**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsätze 1 und 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission ***anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten***, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine ***Massenänderung*** von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die ***Masse*** der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen ***Massenzuwachs*** in Anhang I durch den Durchschnitt der

2. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine ***Änderung der Fahrzeugstandfläche*** von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die ***Fahrzeugstandfläche*** der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen ***Zuwachs der Fahrzeugstandfläche*** in Anhang I

jährlichen *Massenänderung* der
Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

durch den Durchschnitt der jährlichen
Änderung der Fahrzeugstandfläche der
Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

Or. en

Begründung

Der Vorschlag der Kommission, einen von der Fahrzeugmasse ausgehenden Parameter zu verwenden, würde Hersteller bestrafen, die leichtere Fahrzeuge herstellen. Dies ist völlig abwegig. Die Verringerung des Fahrzeuggewichts ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Der Parameter sollte von der Fahrzeugstandfläche ausgehen.

Änderungsantrag 207 **Christofer Fjellner**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsätze 1 und 2**

Vorschlag der Kommission

2. Im Jahr **2010** untersucht die Kommission anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten, ob von 2006 bis **2009** bei neuen Personenkraftwagen eine Massenänderung von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die Masse der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Massenzuwachs in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Massenänderung der Kalenderjahre 2006 bis **2009** ersetzt.

Geänderter Text

2. Im Jahr **2016** untersucht die Kommission anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten, ob von 2006 bis **2015** bei neuen Personenkraftwagen eine Massenänderung von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die Masse der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Massenzuwachs in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Massenänderung der Kalenderjahre 2006 bis **2015** ersetzt.

Or. en

Begründung

Die lineare Kurve, durch die die Zielvorgaben für 2012 dargestellt werden, gründet sich auf das gesamte durchschnittliche Gewicht der Fahrzeuge. Sollte sich das durchschnittliche Gewicht ändern, hätte der Hersteller weniger als zwei Jahre zur Verfügung, um die neuen Zielvorgaben zu erreichen, was nicht genug ist, da die meisten Modelle sich dann in der

Entwicklungs- oder Produktionsphase befinden.

Änderungsantrag 208
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsätze 1 und 2

Vorschlag der Kommission

2. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine Massenänderung von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die Masse der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Massenzuwachs in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Massenänderung der Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

Geänderter Text

2. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine **Änderung der Fahrzeugstandfläche** von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die **Fahrzeugstandfläche** der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen **Zuwachs der Fahrzeugstandfläche** in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen **Änderung der Fahrzeugstandfläche** der Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

Or. en

Begründung

The mass parameter should be replaced by footprint to avoid that the Regulation favours heavier options (eg diesels, hybrids) and penalizes e.g. engine downsizing if this also leads to weight reduction. The footprint parameter will give incentives to limit the differences in weight in the car-fleet, which is positive from safety point of view It will also give greater regulatory certainty as changes over time are expected to be less marked than with mass.

Änderungsantrag 209
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Kommission überprüft die technische Entwicklung mit dem Ziel, gegebenenfalls die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu ändern.

entfällt

Or. en

Begründung

In Regulation 715/2007 and the implementing act (to be adopted) the Commission has already laid down all of the relevant issues it will review and which the Commission may introduce with regard to Euro 5 and Euro 6. This Article is therefore redundant.

**Änderungsantrag 210
Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

3. Die Kommission überprüft die technische Entwicklung mit dem Ziel, gegebenenfalls die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu ändern.

Geänderter Text

3. Die Kommission überprüft die technische Entwicklung mit dem Ziel, gegebenenfalls die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu ändern.
Insbesondere muss die Kommission die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen einer Überprüfung unterziehen und die Möglichkeiten prüfen, die Kontrolle der CO₂-Emissionen in die Überwachung der Vorschriftsmäßigkeit bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge einzubeziehen, ohne die rasche Einführung neuer und noch nicht so lange erprobter Technologien (z. B. Batterien, Brennstoffzellen) zur Verringerung der CO₂-Emissionen zu behindern.

Or. en

Begründung

Die Aktualisierung oder Ersetzung der Prüfverfahren ist unter Umständen erforderlich, um den Veränderungen bei den Merkmalen der Fahrzeuge und dem Verhalten der Fahrer Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass die in der Praxis tatsächlich entstehenden Emissionen denjenigen entsprechen, die bei der Typgenehmigung gemessen werden. CO₂ emissions from vehicles that have been used in ordinary traffic for some years might differ from what is measured during type approval. Durch die Einbeziehung der Prüfung der CO₂-Emissionen in die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge wird gewährleistet werden, dass die CO₂-Emissionen von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht gegenüber denjenigen zunehmen, die bei der Typgenehmigung gemessen werden. In vehicles with new, less proven technologies (e.g. batteries, fuel cells) some degradations should be allowed not to block the rapid introduction of new technologies with big potential to a long term reduction.

Änderungsantrag 211 Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Insbesondere muss die Kommission bis 2010 gegebenenfalls Vorschläge vorlegen um sicherzustellen, dass die Verfahren für die Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 jener Verordnung so angepasst werden, dass sie die tatsächlichen Fahrbedingungen besser widerspiegeln und dass alle einschlägigen Öko Innovationen in diese Verfahren einbezogen werden.

Or. en

Änderungsantrag 212 Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bis zum 31. Dezember 2015 legt die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Durchschnittswerts der Emissionen vor, der auf keinen Fall den Wert von 100 g CO₂/km für die Neuwagenflotte überschreiten darf und der bis spätestens 1. Januar 2020 einzuhalten ist.

Vor Erstellung dieses Vorschlags ist eine globale Auswertung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und die Automobilzulieferindustrie vorzunehmen, gestützt durch eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung der Entwicklung technologischer Innovationen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.

Or. en

Begründung

Die Kommission legt den mittleren Emissionswert bei der Überarbeitung dieser Verordnung fest. Dieser Wert, der auf keinen Fall über 100 g CO₂/km liegen darf, wird unter Berücksichtigung der Entwicklung der technologischen Innovationen und der Ergebnisse der internationalen Verhandlungen festgelegt.

**Änderungsantrag 213
Peter Liese**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bis zum 31. Dezember 2012 legt die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung zur Anpassung nach unten des in Anhang I Abschnitt 3 festgelegten Durchschnittswerts der Emissionen vor, der von der Neuwagenflotte bis 1. Januar 2020 einzuhalten ist, wobei der

technischen Machbarkeit und der Entwicklung bei internationalen Vereinbarungen , die sich auf die Zeit nach 2012 beziehen, Rechnung zu tragen ist.

Or. en

Begründung

The second reduction target should be revised downward should it seem technologically feasible and necessary in the context of the international post-2012 agreements.

Änderungsantrag 214
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bis zum 31. Dezember 2014 legt die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Durchschnittswerts der Emissionen vor, der auf keinen Fall den Wert von 80g CO₂/km für die Neuwagenflotte überschreiten darf und der bis spätestens 1. Januar 2020 einzuhalten ist.

Or. en

Begründung

Das hier vorgeschlagene mittelfristige Ziel (2020) stellt ein ehrgeizigeres Ziel als das im Oktober 2007 vom Parlament beschlossene dar. Es erkennt die gegenwärtig von der Industrie eingenommene weit fortschrittlichere Haltung an und berücksichtigt den durch die Verbraucher aufgrund der steigenden Ölpreise ausgeübten Druck im Sinne einer Veränderung.

Änderungsantrag 215

Rebecca Harms

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission überprüft die technologische Entwicklung und führt gegebenenfalls Grenzwerte in CO₂-Äquivalent für andere in Personenkraftwagen verwendete Energieformen ein. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 216
Anders Wijkman**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absätze 3 a und 3 b(neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission stellt ferner bis zum 31. Dezember 2014 sicher, dass der Neue Europäische Fahrzyklus fertiggestellt ist und die tatsächlichen Fahrbedingungen besser widerspiegelt und dass Öko-Innovationen in den geltenden Prüfzyklus einbezogen werden.

3b. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine Änderung der Fahrzeugstandfläche von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die Fahrzeugstandfläche der

neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Zuwachs der Fahrzeugstandfläche in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Änderung der Fahrzeugstandfläche der Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

Or. en

Begründung

The test-cycle is the core element in the regulation. It should be developed to reflect real conditions and to include possible emission reductions from so called eco-innovations. Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre.

Änderungsantrag 217

Guido Sacconi

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission stellt sicher, dass bis 2015 alle Fahrzeuggewichtsklassen in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

Or. en

Begründung

Some passenger cars have a reference mass exceeding the 2 840 kg maximum mass specified in Article 2(2) of the EURO 5/6 Regulation. An example for such a car is the Hummer H2 with a kerb weight of 2 902 kg. Under the current proposal, these cars are exempt from the legislation. This loophole must be closed to avoid that an increase in very heavy SUVs puts the achievement of the EU fleet average target at risk.

Änderungsantrag 218
Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Wenn die Kommission neue Rechtsvorschriften vorschlägt, die leichte Nutzfahrzeuge und ihre Kraftstoffe in einer Weise betreffen, die unmittelbar oder mittelbar zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führt, hat die Kommission dies klar in ihren Vorschlägen für das Europäische Parlament und den Rat anzugeben und die negativen Auswirkungen auf die Einhaltung der spezifischen Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen nach dieser Verordnung durch die Hersteller aufzuzeigen.

Or. en

Begründung

Under the terms of the Commission proposal there is a strong requirement to clearly indicate if any proposed regulations adversely affect the CO₂-reduction target.

EU-legislation should guarantee coherent proposal, if safety or other pollutant emission regulations conflict with CO₂ emission reduction target credits should be granted to car manufacturers in order to counterbalance vehicle CO₂ emission increase.

EU regulations should be coherent with the agreed principles of CARS 21: automotive industry needs stability and predictability.

EU-regulation should provide incentives for the automotive industry to reach the CO₂-targets in the most cost efficient way.

CO₂ emission credits should be used to check manufacturer's compliance (fleet value) with CO₂ legislation as well as for other CO₂-relevant regulations. The automotive industry should be compensated for legislative proposals which increase CO₂-emissions.

Änderungsantrag 219

Dan Jørgensen

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bis 2012 unterzieht die Kommission den geltenden Prüfzyklus zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen einer Überprüfung, damit dieser die im normalen Betrieb auf der Straße tatsächlich entstehenden CO₂-Emissionen angemessen widerspiegelt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch deren Ergänzung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Begründung

The currently used test cycle does not adequately reflect real world CO₂ emissions. According to some estimates test cycle emissions are today, on average, 19% lower than real life emissions. For individual models, they are up to 45% lower. Europe's test cycle must therefore be revised to measure more accurately real world emissions of CO₂, as well as the impact of all technical measures to lower CO₂ emissions, including the so-called 'eco-innovations'. Such a revision is also needed to give consumers better information about their fuel consumption and related costs.

**Änderungsantrag 220
Peter Liese**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bis zum 31. Dezember 2014 legt die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung vor, der sich auf einen Parameter für die Funktion stützt, der

nicht gebunden ist an Gewicht und sonstige Attributen, die den Kraftstoffverbrauch unmittelbar erhöhen. Durch die Differenzierung der Zielvorgaben sollten Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden

Or. en

Begründung

Die Orientierung der Grenzwerte am Gewicht ist zwar für die Phase ab 2012 möglicherweise unabweisbar, da für andere Parameter keine ausreichenden Daten vorliegen. Langfristig sollten jedoch andere Parameter einbezogen werden, um die Gewichtsreduktion zu unterstützen. Viele Unternehmen haben Gewichtsreduktionen in den vergangenen Jahren als Teil ihrer Strategie, zu verbrauchsarmen und umweltfreundlichen Fahrzeugen zu kommen, integriert. Hier sollte die Verordnung so weit wie möglich weitere Anreize mit sich bringen.

Änderungsantrag 221

Peter Liese

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3b. In dem Bericht untersucht die Kommission ebenfalls, welches die beste Möglichkeit ist, den Parameter Masse durch andere Parameter wie Volumen, Zahl der Sitzplätze, Standfläche oder einen kombinierten Ansatz zu ersetzen, und schlägt gegebenenfalls eine Änderung für den Teil dieser Verordnung vor, der die Grenzwerte ab 2020 regelt. Die Kommission ist dabei bestrebt, die Lastenverteilung zwischen den verschiedenen Herstellern nicht zu verändern.

Or. de

Begründung

Die Orientierung der Grenzwerte am Gewicht ist zwar für die Phase ab 2012 möglicherweise unabweisbar, da für andere Parameter keine ausreichenden Daten vorliegen. Langfristig sollten jedoch andere Parameter einbezogen werden, um die Gewichtsreduktion zu unterstützen. Viele Unternehmen haben Gewichtsreduktionen in den vergangenen Jahren als Teil ihrer Strategie, zu verbrauchsarmen und umweltfreundlichen Fahrzeugen zu kommen, integriert. Hier sollte die Verordnung so weit wie möglich weitere Anreize mit sich bringen.

Änderungsantrag 222 Bogusław Sonik

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Wenn die Kommission neue Rechtsvorschriften vorschlägt, die leichte Nutzfahrzeuge und ihre Kraftstoffe in einer Weise betreffen, die unmittelbar oder mittelbar zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führt, hat die Kommission dies klar in ihren Vorschlägen für das Europäische Parlament und den Rat anzugeben und die negativen Auswirkungen auf die Einhaltung der spezifischen Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen nach dieser Verordnung durch die Hersteller aufzuzeigen.

Or. en

Begründung

Under the terms of the Commission proposal there is a strong requirement to clearly indicate if any proposed regulations adversely affect the CO₂-reduction target.

- EU-legislation should guarantee coherent proposal, if safety or other pollutant emission regulations conflict with CO₂ emission reduction target, then credits should be granted to car manufacturers in order to counterbalance vehicle CO₂ emission increase;

- EU regulations should be coherent with the agreed principles of CARS21: automotive industry needs stability and predictability;

- EU regulations should provide incentives for the automotive industry to reach the CO₂-

targets in the most cost efficient way

- CO2 emission credits should be used to check manufacturer's compliance (fleet value) with CO2 legislation as well as for other CO2-relevant regulations.

The automotive industry should be compensated for legislative proposals which increase CO2 emissions.

Änderungsantrag 223

Guido Sacconi

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Im Jahr 2017 ermittelt die Kommission durchschnittliche Masse aller neuen Personenkraftwagen, die in den letzten fünf Jahren (2012-2016) auf dem Gebiet der Gemeinschaft erstmals zugelassen wurden. Sie ändert den Wert von M_0 entsprechend. Diese Anpassung wird alle fünf Jahre vorgenommen.

Diese Änderung, mit der die nichtwesentlichen Elemente dieser Verordnung geändert werden sollen, wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 12 Absatz 3 verabschiedet.

Or. en

Begründung

Changes in mass will continue to occur after the starting date of the legislation. But the AMI introduced by the European Commission only reflects changes over 2006-2009. A correction on average mass is needed in regular intervals to ensure that the EU fleet average target is met.

Änderungsantrag 224

Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung

PE407.904v01-00

174/208

AM\728751DE.doc

Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Wenn die Kommission neue Rechtsvorschriften vorschlägt, die leichte Nutzfahrzeuge und ihre Kraftstoffe in einer Weise betreffen, die unmittelbar oder mittelbar zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führt, hat die Kommission dies klar in ihren Vorschlägen für das Europäische Parlament und den Rat anzugeben und die negativen Auswirkungen auf die Einhaltung der spezifischen Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen nach dieser Verordnung durch die Hersteller aufzuzeigen.

Or. en

Begründung

Under the terms of the Commission proposal there is a strong requirement to clearly indicate if any proposed regulations adversely affect the CO₂ reduction target. The automotive industry should be compensated for legislative proposals which increase CO₂ emissions.

Änderungsantrag 225

Anja Weisgerber, Holger Kraemer, Thomas Ulmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Renate Sommer

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11

entfällt

Informationen für die Verbraucher

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen

Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

Or. de

Begründung

Regelungen über Autowerbung sind bereits in den entsprechenden Kennzeichnungsvorschriften EU festgelegt sind. Die Kommission hat am 2. Juni 2008 eine öffentliche Konsultation zur möglichen Neugestaltung der Vorschriften über Autowerbung begonnen. Sie möchte die öffentliche Meinung darüber erfahren, ob den Verbrauchern zusätzliche Informationen über PKWs – beispielsweise der CO₂-Ausstoß oder der Benzinverbrauch – bei jeder Art der Werbung zur Verfügung gestellt werden sollten, um sie bei der Kaufentscheidung für ein neues Fahrzeug zu unterstützen. Der Geltungsbereich des Vorschlags ist auf Zielvorgaben für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagenflotten beschränkt. Vorgaben für Werbung sind nicht vorgesehen und Gegenstand eines eigenen Regelungsverfahrens, dem nicht vorgegriffen werden soll.

**Änderungsantrag 226
Thomas Ulmer**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11

entfällt

Informationen für die Verbraucher

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

Or. en

Begründung

Consumer information is already covered in the Labelling Directive 1999/94/EC which is currently being revised. Any modifications should be made to this Directive to avoid duplication of legislation.

Änderungsantrag 227

Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

Geänderter Text

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen. ***Ein nicht unerheblicher Teil des gesamten Raums für Werbung und von Werbeunterlagen bleibt der sichtbaren, zutreffenden und leicht verständlichen Information über das CO₂-Verhalten des Fahrzeugs vorbehalten.***

Die Kommission beschließt bis zum [6 Monate nach der Annahme dieser Verordnung] nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle eine genormte, regelmäßig überprüfte Kennzeichnung über das absolute CO₂-Verhalten des Fahrzeugs.

Ab dem Jahr 2012 wird im Rückfenster aller in der Gemeinschaft verkauften Neuwagen ein Aufkleber mit der CO₂-Kennzeichnung angebracht.

Or. en

Änderungsantrag 228

Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG **angegeben wird, inwieweit** die spezifischen CO₂-**Emissionen** des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I **bestimmten** Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens **abweichen**.

Geänderter Text

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG die spezifischen CO₂-**Emissionswerte** des beworbenen Personenkraftwagens und die gemäß Anhang I **bestimmte** Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens **angegeben werden**.

Or. en

Begründung

It is easier for the consumer to understand the emissions performance by knowing the emission target of the specific type of car offered for sale and to what extent the car manufacturer managed to meet this objective.

Änderungsantrag 229

Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emis-

Geänderter Text

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emis-

sionen des beworbenen
Personenkraftwagens von der gemäß
Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die
spezifischen Emissionen des betreffenden
Personenkraftwagens abweichen.

sionen des beworbenen
Personenkraftwagens von der gemäß
Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die
spezifischen Emissionen des betreffenden
Personenkraftwagens abweichen.

***Mindestens 20% des Raums der für die
Bewerbung von Neuwagen bestimmten
Werbeschriften gemäß Artikel 6 sind für
die Information der Verbraucher über
den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-
Emissionen jedes einzelnen Modells in
einem von der Kommission
festzulegenden Format zu verwenden.***

Or. en

Begründung

In diesem Änderungsantrag wird der im Oktober 2007 vom Europäischen Parlament beschlossene Standpunkt bestätigt. Die Verbraucher müssen deutlich sichtbar klare Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs, das sie evtl. kaufen werden, erhalten.

Änderungsantrag 230 Peter Liese

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Kraftstoffverbrauchsanzeige

***Ab dem 1. Januar 2012 müssen
Hersteller, die die Typgenehmigung für
Fahrzeuge der Kategorie M1 im Sinne der
Definition in Richtlinie 2007/46/EG
gemäß der Verordnung (EG) Nr.
715/2007 beantragen, jedes Fahrzeug mit
einer Kraftstoffverbrauchsanzeige
ausstatten.***

Or. en

Begründung

Viele Tests haben bestätigt, dass eine Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen und den im Rahmen des EU-Prüfzyklus gemessenen Emissionen besteht. Eine Kraftstoffverbrauchsanzeige kann dazu beitragen, diese Diskrepanz aufzuheben, da dem Fahrer der genaue Kraftstoffverbrauch seines Fahrzeugs während der Fahrt angezeigt wird. Dies kann eine ökologisch bewusste Fahrweise fördern und zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch bei der Benutzung des Fahrzeugs führen. Zudem würde eine sparsamere Fahrweise zu anderen positiven Nebenwirkungen wie weniger Unfällen, einer Verringerung der NOx- und Feinstaubemissionen, weniger Lärm und weniger Abnutzungs- und Verschleißerscheinungen bei Reifen und Antriebssystem führen.

Änderungsantrag 231

Martin Callanan, Pilar Ayuso, Françoise Grossetête

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Durchführungsmaßnahmen

Die Bestimmungen zur Durchführung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe f a über die Änderung nicht wesentlicher Bestandteile dieser Verordnung werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle in Artikel 12 Absatz 3 angenommen.

Or. en

Begründung

Durch die Zulassung von Öko-Innovationen auf EU-Ebene im Wege des Ausschussverfahrens wird ein harmonisierter Ansatz sichergestellt. Das Ausschussverfahren ist ein bewährtes Verfahren im Gemeinschaftsrecht, das die Kommission regelmäßig benutzt, um zu gemeinsamen Beschlüssen zur Änderung bestehender Rechtsvorschriften oder zur Einführung neuer Rechtsvorschriften im Rahmen der Zuständigkeit der Kommission im Bereich der Bauart von Kraftfahrzeugen zu gelangen.

Änderungsantrag 232

Thomas Ulmer

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Durchführungsmaßnahmen

Die Bestimmungen zur Durchführung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe f a über die Änderung nicht wesentlicher Bestandteile dieser Verordnung werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle in Artikel 12 Absatz 3 angenommen.

Or. en

Begründung

Durch die Zulassung von Öko-Innovationen auf EU-Ebene im Wege des Ausschussverfahrens wird ein harmonisierter Ansatz sichergestellt. Das Ausschussverfahren ist ein bewährtes Verfahren im Gemeinschaftsrecht, das die Kommission regelmäßig benutzt, um zu gemeinsamen Beschlüssen zur Änderung bestehender Rechtsvorschriften oder zur Einführung neuer Rechtsvorschriften im Rahmen der Zuständigkeit der Kommission im Bereich der Bauart von Kraftfahrzeugen zu gelangen.

**Änderungsantrag 233
Marie-Noëlle Lienemann**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Durchführungsmaßnahmen

Die für die Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe fa erforderlichen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle, dem so

genannten Ausschussverfahren, erlassen.

Or. fr

Begründung

Die Billigung der Ökotechnologien durch das Ausschussverfahren sichert eine abgestimmte Herangehensweise. Das Ausschussverfahren ist ein im Gemeinschaftsrecht bestehendes Verfahren. Es wird regelmäßig angewendet, um zu gemeinsamen Entscheidungen über die Änderung von bestehenden Regelungen zu gelangen oder um neue Rechtsvorschriften im Rahmen der Zuständigkeit der Kommission im Bereich Kraftfahrzeugbau einzuführen. Mit dieser Änderung wird die Verwendung des Ausschussverfahrens klar aufgezeigt.

Änderungsantrag 234
Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome *Massenzunahme* (*Autonomous mass increase AMI*) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 125 + a \times (F - F_0)$$

Dabei ist:

F = Fahrzeugstandfläche des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)

$$F_0 = 3,91 \times f$$

$$f = (1 + AFI)^6$$

Autonome *Zunahme der Fahrzeugstandfläche* (*Autonomous footprint increase –AFI*) = 0 %

$$a = 25,30$$

Or. en

Begründung

Der Vorschlag der Kommission, einen von der Fahrzeugmasse ausgehenden Parameter zu verwenden, würde Hersteller bestrafen, die leichtere Fahrzeuge herstellen. Dies ist völlig abwegig. Die Verringerung des Fahrzeuggewichts ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Der Parameter sollte von der Fahrzeugstandfläche ausgehen.

Änderungsantrag 235

Dorette Corbey, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen, **der in dem mit dem 1. Januar 2012 beginnenden Jahr zugelassen wird**, nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 120 + a \times (F - F_0)$$

Dabei ist:

F = Fahrzeugstandfläche des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)

$$F_0 = 3,91 \times f$$

$$f = (1 + AFI)^6$$

Autonome **Zunahme der Fahrzeugstandfläche** (Autonomous footprint increase –AFI) = 0%

$$a = 15,56$$

Or. en

Begründung

Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der

Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre.

Änderungsantrag 236
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
130 + a × (M - M₀)

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

M₀ = 1289,0 × f

f = (1 + AMI)⁶

Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %

a = **0,0457**

Geänderter Text

1. **Im Jahr 2012 werden** die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jeden **in der Gemeinschaft zugelassenen** neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
120 + a × (M - M₀)

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

M₀ = 1289,0 × f

f = (1 + AMI)⁶

Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %

a = **(0,0305/130) x 120**

Or. en

Änderungsantrag 237
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen, **der in dem mit dem**

Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $130 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$M_0 = 1289,0 \times f$

$f = (1 + AMI)^6$

Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %

$a = 0,0457$

**1. Januar 2012 beginnenden Jahr
zugelassen wird**, nach folgender Formel
festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $120 + a \times (F - F_0)$

Dabei ist:

F = Fahrzeugstandfläche des
Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)

$F_0 = 3,91 \times f$

$f = (1 + AFI)^6$

Autonome **Zunahme der
Fahrzeugstandfläche (Autonomous
footprint increase –AFI)** = 0%

$a = 15,56$

Or. en

Begründung

The mass parameter should be replaced by footprint to avoid that the Regulation favours heavier options (eg diesels, hybrids) and penalizes e.g. engine downsizing if this also leads to weight reduction. The footprint parameter will give incentives to limit the differences in weight in the car-fleet, which is positive from safety point of view It will also give greater regulatory certainty as changes over time are expected to be less marked than with mass. The slope should be as low as possible in order to stimulate reductions and to avoid perverse incentives.

Änderungsantrag 238 Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $130 + a \times (M - M_0)$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
Zielvorgabe für CO₂-Emissionen + $a \times (M$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

– M0)

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Or. en

Änderungsantrag 239

Adam Gierek

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0) \text{ [g/km]}$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$M_0 =$ *durchschnittliche Masse der zum gegenwärtigen Zeitpunkt hergestellten Personenkraftwagen in Kilogramm (kg)*

$$a = 0,0228$$

Or. pl

Begründung

Aus ökologischer und sozialer Sicht ist es erforderlich, dass kleine Autos, die die geringsten CO₂-Emissionen und den niedrigsten Kraftstoffverbrauch aufweisen, auch weiterhin zu wirtschaftlichen Preisen angeboten werden. Durch die Differenzierung der individuellen Emissionszielvorgaben für die Hersteller sollte außerdem garantiert werden, dass die Hersteller von kleinen Autos keine übermäßigen technischen Anstrengungen unternehmen müssen, die zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen und vom Kunden nicht akzeptiert werden, da sie den Endverbraucherpreis des Autos in die Höhe treiben.

Änderungsantrag 240

Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0230$$

Or. it

Begründung

Aus ökologischen und sozialen Gründen sollten kleine Fahrzeuge mit geringem CO₂-Ausstoß erschwinglich sein. Deshalb sollten die spezifischen Ziele keine ungerechten und unzumutbaren Technologiekosten für die Hersteller solcher Fahrzeuge verursachen, welche diese Fahrzeuge unerschwinglich machen würden. Daher sollte der Wert für a (Steigungsbeitrag von 30 %) geändert werden. Zur Klarstellung der Ziele ist die Bezugnahme

auf die autonome Massenzunahme zu streichen.

Änderungsantrag 241
Marie-Noëlle Lienemann

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (F - F_0)$$

Dabei ist:

F = Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)

$$F_0 = 3.89 \text{ m}^2$$

$$a = 14,5 \text{ g/m}^2$$

Or. en

Begründung

According to the Impact Assessment accompanying the Commission's Proposal, footprint is a more efficient parameter than weight (cf. table pp. 90-91 in SEC(2007)1723). In particular, weight introduces a perverse incentive to produce ever-heavier vehicles and not to implement weight-saving vehicle design. Therefore, Footprint should be introduced as a parameter. To keep smaller cars affordable, a lower slope (30%) is proposed.

Änderungsantrag 242

Anders Wijkman

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 120 + a \times (F - F_0)$$

Dabei ist:

F = Fahrzeugstandfläche des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)

$$F_0 = 3,91 \times f$$

$$f = (1 + AFI)^6$$

Autonome Zunahme der Fahrzeugstandfläche (Autonomous footprint increase –AFI) = 0%

$$a = 15,56$$

Or. en

Begründung

Der Parameter der Masse sollte durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu verhindern, dass die Verordnung bestimmten Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Diesel- oder Hybridtechnologie) den Vorrang gibt. Durch den Parameter der Fahrzeugstandfläche wird zudem eine größere Rechtssicherheit geschaffen, da die mit der Zeit eintretenden Veränderungen voraussichtlich nicht so gravierend sein werden, wie es bei der Anwendung des Parameters Masse der Fall wäre. Die Steigung von 60% liegt so nahe wie möglich am Kommissionsvorschlag.

**Änderungsantrag 243
Anne Ferreira**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0230$$

Or. fr

Begründung

Gemäß der Folgenanalyse des Vorschlags der Kommission würde eine Steigung von 60 % oder mehr eine beträchtliche Ungerechtigkeit darstellen, da dadurch eine erheblich größere Preissteigerung bei Kleinwagen als bei großen Limousinen auferlegt würde. Das würde die Erschwinglichkeit dieser kleinen Fahrzeuge mit geringem CO₂-Ausstoß für die Kunden in Frage stellen. Deshalb ist eine Steigung von 30 % gerechter und wirksamer. Außerdem braucht keine autonome Massenzunahme berücksichtigt zu werden.

**Änderungsantrag 244
Marie-Noëlle Lienemann**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1 – letzte Zeile**

Vorschlag der Kommission

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

$$a = 0,0231$$

Or. en

Begründung

With weight as a utility parameter, the curve should be no steeper than 30% to avoid perverse incentives that would lead to an increase rather than a reduction in CO2 emissions.

Änderungsantrag 245

Kurt Joachim Lauk, Anja Weisgerber

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1 – letzte Zeile

Vorschlag der Kommission

a = 0,0457

Geänderter Text

a = 0,0609

Or. de

Begründung

Laut Folgenabschätzung der Kommission SEC (2007)1723 vom 19.12.2007 werden die Kriterien Wettbewerbsneutralität, Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit am besten erreicht, wenn der Steigungswinkel der gewichtsabhängigen Zielwertgeraden 80% beträgt.

Änderungsantrag 246

Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Von 2013 bis 2020 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jeden in der Gemeinschaft zugelassenen neuen unter Zugrundelegung des jährlichen linearen Durchschnitts zwischen den durchschnittlichen Zielvorgaben für die Flotte für 2012 und 2020 festgelegt: Die Differenzierung des jährlichen Durchschnitts gründet sich auf die Fahrzeugstandfläche und eine Steigung von 40%.

Die Maßnahmen zur Differenzierung des Ziels und zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zum 1. Januar 2012 erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 247
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ib. Von 2021 bis 2025 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jeden in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen unter Zugrundelegung des jährlichen linearen Durchschnitts zwischen den durchschnittlichen Zielvorgaben für die Flotte für 2020 und 2025 festgelegt: Eine eventuelle Differenzierung des jährlichen Durchschnitts gründet sich auf die Fahrzeugstandfläche und eine maximale Steigung von 40%.

Die Maßnahmen zur Differenzierung des Ziels und zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zum 1. Januar 2020 erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 248

Jorgo Chatzimarkakis

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer und ausschließlich auf Motorentechnik beruhend, werden für jeden neuen Personenkraftwagen wie folgt festgelegt:

- 130 g im Jahr 2015

- 110 g im Jahr 2020

- 95 g im Jahr 2025

- 75 g im Jahr 2030.

Diese Zielvorgaben sollten alle fünf Jahre auf der Grundlage einer von der Kommission durchgeführten Folgenabschätzung überprüft werden.

Or. en

Begründung

Clear and ambitious targets should be set already to enable car manufacturers to develop new models accordingly. Moreover, regular impact assessment studies and reviews should be carried out to adapt the targets to new technological development.

**Änderungsantrag 249
Johannes Blokland**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Ab dem 1. Januar 2020 wird die Formel von Absatz 1 mit der Änderung angewendet, dass „120“ durch „80“ ersetzt wird.

Ab dem 1. Januar 2025 wird die Formel

von Absatz 1 mit der Änderung angewendet, dass „80“ durch „60“ ersetzt wird.

Or. en

Begründung

Auch im Automobilssektor müssen globale Reduktionsziele für die CO₂-Emissionen aufgenommen werden. Es wird ein mittleres Emissionsniveau von höchstens 80 g CO₂/km ab 2020 und 60 g CO₂/km ab 2025 vorgeschlagen, um langfristig Anreize für die Verringerung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen zu schaffen.

**Änderungsantrag 250
Jorgo Chatzimarkakis**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Für jeden neuen Personenkraftwagen sollten durch Öko-Innovationen weitere CO₂-Einsparungen erzielt werden.

- Verringerung um 10 g im Jahr 2015***
- Verringerung um 20 g im Jahr 2020***
- Verringerung um 25 g im Jahr 2025***
- Verringerung um 30 g im Jahr 2030.***

Or. en

Begründung

Verbindliche Öko-Innovationen sollten weitere Reduktionen möglich machen.

**Änderungsantrag 251
Chris Davies**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Für die Jahre ab dem 1. Januar 2020 ist die Formel von Absatz 1 so anzuwenden, dass der Wert für die zulässigen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen 80 beträgt.

Or. en

Begründung

It is important that the industry be set now a medium term (2020) target to enable it to plan to achieve the reductions required at the least possible cost. The target value proposed of 80 g CO₂/km is more ambitious than that agreed by Parliament on October 2007 in recognition of the very much more progressive stance now being taken by the industry and the pressure for change being exerted by consumers as a result of the huge increase in oil prices.

Änderungsantrag 252
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Für die Jahre von 2020 bis einschließlich 2024 wird die Formel von Absatz 1 mit der Änderung angewendet, dass „für die Jahre von 2012 bis einschließlich 2019“ durch „für die Jahre von 2020 bis einschließlich 2024“ und „120“ durch „80“ ersetzt wird.

Or. en

Begründung

Relates to amendment on article 1 by the same author.

Änderungsantrag 253

Peter Liese

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Ab dem 1. Januar 2020 wird die Formel von Absatz 1 mit der Änderung angewendet, dass „130“ durch „95“ ersetzt wird und der Wert der Variablen *a* mit der Verteilung der Lasten zwischen den Herstellern übereinstimmt. Diese Änderung, mit der die nichtwesentlichen Elemente dieser Verordnung geändert werden sollen, wird im Jahr 2012 von der Kommission vorgeschlagen und gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 12 Absatz 3 verabschiedet.

Or. en

Begründung

A second reduction-step should be introduced into the regulation immediately to encourage innovation in the automotive sector to and to ensure that lower carbon technologies are brought to the market to meet the Union's wider CO2 reduction targets. A target of 95g CO2/km is needed to drive innovation and accelerating the pace of technological change.

**Änderungsantrag 254
Dorette Corbey**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Jeder Hersteller gewährleistet, dass in dem am 1. Januar 2020 beginnenden Jahr und in den folgenden Jahren mindestens 8% aller Personenkraftwagen, die er herstellt, emissionsfreie Fahrzeuge sind. Um dieses Ziel zu erreichen, steht es den Herstellern frei, sich der Bestimmungen über die Poolbildung

gemäß Artikel 5 Absatz 1a zu bedienen.

Or. en

Begründung

Seit einigen Jahren gibt es emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektro- und Hybridfahrzeuge und viele Hersteller entwickeln diese, doch wurden emissionsfreie Fahrzeuge bislang nicht in größerem Umfang auf den Markt gebracht. Es ist erforderlich, die Herstellung dieser Fahrzeuge zu fördern.

Änderungsantrag 255
Jens Holm

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Für die Jahre ab 2025 wird die Formel von Absatz 1 mit der Änderung angewendet, dass „für die Jahre von 2020 bis einschließlich 2024“ durch „für die Jahre ab 2025“ und „80“ durch „60“ ersetzt wird.

Or. en

Begründung

Bezieht sich auf den Änderungsantrag desselben Autors zu Artikel 1.

Änderungsantrag 256
Martin Callanan, Chris Davies

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Anhang Ia
Fahrzeuge mit extrem niedrigem

Kohlenstoffausstoß

Alle im betreffenden Kalenderjahr in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 zählen entsprechend dem folgenden Plan mehrfach bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ihrer Hersteller in diesem Jahr:

2012: 10 mal

2013: 7 mal

2014: 4 mal

2015: 2 mal

Ab 1. Januar 2016 wird kein Multiplikator mehr angewendet.

Or. en

Begründung

Die Autohersteller investieren hohe Summen in die Entwicklung bahnbrechender Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß, die deutlich weniger CO₂-Emissionen als die derzeit verfügbaren Modelle ausstoßen. In der ersten Produktionsphase sind diese Fahrzeuge mit wesentlich höheren Kosten verbunden und sind in relativ geringer Zahl verfügbar. In der Verordnung sollte eine zeitlich begrenzte Regelung für Super-Kredite für Fahrzeuge mit extrem niedrigem Kohlenstoffausstoß vorgesehen werden, um weitere Investitionen in die rasche Vermarktung dieser Fahrzeuge zu fördern.

Änderungsantrag 257 **Bogusław Sonik**

Vorschlag für eine Verordnung **Anhang II – Teil A – Absatz 1 – einleitender Teil**

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für **das** am 1. Januar **2010 beginnende Jahr** und **für jedes folgende Jahr** die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für **den** am 1. Januar **2010 beginnenden Monat** und **jeden folgenden Monat** die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen

werden:

werden:

Or. en

Begründung

Die Kohärenz mit Artikel 6 Absatz 1 wird sichergestellt. Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Die Hersteller müssen die monatlichen Leistungsdaten kennen, um gegebenenfalls auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

Änderungsantrag 258 Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für **das** am 1. Januar **2010 beginnende Jahr** und für **jedes folgende Jahr** die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden:

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für **den** am 1. Januar **2010 beginnenden Monat** und **jeden folgenden Monat** die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden:

Or. en

Begründung

Die Kohärenz mit Artikel 6 Absatz 1 wird sichergestellt. Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Die Hersteller müssen die monatlichen Leistungsdaten kennen, um gegebenenfalls auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

Änderungsantrag 259 Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Absatz 1 a (neu)

1a. Die Mitgliedstaaten erfassen für das am 1. Januar 2016 beginnende Jahr und für jedes Folgejahr für jedes in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene emissionsfreie Fahrzeug zusätzlich zu den Angaben nach Absatz 1 die spezifischen CO₂-Emissionen (in g/km), die bei der Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge entstehen.

Or. en

Begründung

Es ist erforderlich, die Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern. Bei der Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge entstehen Treibhausgase, z.B. bei der Erzeugung von Strom für Elektrofahrzeuge. Diese müssen ab 2016 mit berücksichtigt werden. Nicht-Berücksichtigung der Gesamt-CO₂-Emissionen vor diesem Jahr stellt einen zusätzlichen Anreiz für emissionsfreie Fahrzeuge dar.

**Änderungsantrag 260
Vittorio Prodi**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Teil A – Absatz 2**

2. Die Angaben gemäß Absatz 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für den betreffenden Personenkraftwagen zu entnehmen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für einen Personenkraftwagen sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse.

2. Die Angaben gemäß Absatz 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für den betreffenden Personenkraftwagen zu entnehmen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für einen Personenkraftwagen sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse. **Bei Fahrzeugen mit Hybridantrieb (Benzin/Gas), deren Übereinstimmungsbescheinigung die spezifischen CO₂-Emissionen sowohl für den Benzinbetrieb als auch für den Gasbetrieb ausweisen, verwenden die**

Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.

Or. it

Begründung

Offiziellen Angaben zufolge werden Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb (Benzin/Gas) fast ausschließlich im Gasbetrieb gefahren. Daher sollte die Verwendung von gasförmigen Treibstoffen als Alternative zum Benzin gefördert werden, um die CO₂-Werte zu verringern und die Energieversorgung zu diversifizieren.

**Änderungsantrag 261
Vittorio Prodi**

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Teil A – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 2 werden die Daten nach Absatz 1, wenn die Fahrzeuge zum ersten Mal in der Gemeinschaft auf der Grundlage einer nationalen Einzelgenehmigung gemäß Richtlinie 2007/46/EG zugelassen wurden, der Einzelgenehmigungsbescheinigung beziehungsweise ihren Anhängen entnommen. Bei Fahrzeugen mit Hybrid-Antrieb (Benzin/Gas), deren Einzelgenehmigungsbescheinigung beziehungsweise ihre Anhänge die spezifischen CO₂-Emissionswerte sowohl für Benzin- als auch für Gasbetrieb angeben, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gasbetrieb gemessenen Wert, sofern dieser gemäß den Bestimmungen von Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder der ECE-UNO-Regelung Nr. 115 gemessen wurde.

Or. it

Begründung

Wenn die Fahrzeuge eine Einzelgenehmigung erhalten, die keine europäische Übereinstimmungsbescheinigung vorsieht (wie dies gemäß Richtlinie 2007/46/EG möglich ist), werden die entsprechenden Dokumente angegeben. Die Mess- und Zertifizierungsverfahren für die CO₂-Emissionen entsprechen jenen der UNO-Regelung und der EG-Verordnung.

Änderungsantrag 262 Martin Callanan

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Absatz 3 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

3. Die Mitgliedstaaten stellen für **das** am 1. Januar **2010 beginnende Jahr** und für **jedes folgende Jahr** nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten stellen für **den** am 1. Januar **2012 beginnenden Monat** und für **jeden folgenden Monat** nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:

Or. en

Begründung

Die Kohärenz mit Artikel 6 Absatz 1 wird sichergestellt. Die Überwachung und Meldung sollte gleichzeitig mit der Anwendung der Verordnung erfolgen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Daher sollte mit dem Jahr 2012 begonnen werden. Die Hersteller müssen die monatlichen Leistungsdaten kennen, um gegebenenfalls auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

Änderungsantrag 263 Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Absatz 3 – Buchstabe d – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

(d) für jede **Variante** jeder **Version** jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens:

Geänderter Text

(d) für jede **Version** jeder **Variante** jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens:

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung soll Übereinstimmung mit den Begriffsbestimmungen in Anhang II Teil B der Richtlinie 2007/46/EG gewährleistet werden.

Änderungsantrag 264

Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Teil B – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Für jede *Variante* jeder *Version* jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens sind die Anzahl der erstmals zugelassenen Personenkraftwagen, die Masse der Fahrzeuge, die spezifischen CO₂-Emissionen und die Fahrzeugstandfläche zu erfassen.

Geänderter Text

4. Für jede *Version* jeder *Variante* jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens sind die Zahl der Neuzulassungen, die Masse der Fahrzeuge, die spezifischen CO₂-Emissionen und die Fahrzeugstandfläche zu erfassen.

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung soll Übereinstimmung mit den Begriffsbestimmungen in Anhang II Teil B der Richtlinie 2007/46/EG gewährleistet werden.

Änderungsantrag 265

Anja Weisgerber, Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Anhang IIa

Verfahren zur Anrechnung von Emissionsminderungspotenzialen von Öko-Innovationen

1. Die Kommission bestellt einen Expertenausschuss (“Öko-Innovations-Bewertungsausschuss“), der sich aus

Vertretern der relevanten Kommissionsdienststellen zusammensetzt und der über die Anträge auf Anrechnung von Emissionsminderungspotenzialen auf die spezifischen CO₂-Emissionen von Herstellern entscheidet. Der Ausschuss kann externe Sachverständige hinzuziehen und berichtet vierteljährlich an den Ausschuss gemäß Artikel 12.

2. Soweit erforderlich hält der Ausschuss vierteljährlich Anhörungen zur Bewilligung von spezifischen Emissionsminderungspotenzialen von technischen Maßnahmen durch und entscheidet über die entsprechenden Anträge. Widerspruch gegen die Entscheidungen des Ausschusses ist zulässig.

3. Maßnahmen, die für die Anrechnung auf die spezifischen Emissionsziele eines Herstellers in Frage kommen,

a. müssen einen messbaren Beitrag zur Verringerung von Treibhausgasemissionen leisten,

b. müssen eindeutig den CO₂-Emissionen eines bestimmten Fahrzeugtyps oder einer definierten Anzahl der Fahrzeuge dieses Typs zuzuordnen sein,

c. dürfen nicht für die Typzulassung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG oder andere gesetzliche Anforderungen der EU erforderlich sein

d. und müssen Minderungen der Treibhausgas-Emissionen bewirken, die sich nicht im Prüfverfahren niederschlagen.

4. Bei der Beantragung einer Anrechnung von Öko-Innovationen müssen die Fahrzeughersteller verlässliche Daten zu folgenden Punkten bereitstellen:

a. Die der Maßnahme zuzurechnenden Minderungen von Treibhausgas-

Emissionen (ausgedrückt in CO₂-Äquivalent);

b. Belege, dass die Maßnahme nicht zur Typzulassung erforderlich ist;

c. Belege, dass die Auswirkungen der Maßnahme sich nicht oder nur unzureichend in den bei der Typzulassung ermittelten Verbrauchs- und Emissionswerten niederschlagen;

d. Darstellung, ob und wieweit die Auswirkungen der Maßnahme mit der Fahrzeugmasse korrelieren oder ob die Auswirkungen für alle Fahrzeuge unabhängig von deren Masse gleich sind.

5. Bei der Beantragung einer Korrektur des spezifischen Emissionsziels eines Herstellers für ein bestimmtes Kalenderjahr muss der Hersteller zusätzlich zu den anerkannten Treibhausgas-Minderungen einer Maßnahme einen Vorschlag dafür vorlegen, wie diese Minderungen einzelnen Typen oder aber dem gesamten Fahrzeugprogramm des Herstellers zugeordnet werden können.

6. Das behauptete CO₂- bzw. Treibhausgas-Minderungspotenzial muss von einer unabhängigen Stelle bestätigt werden. Diese muss

a. eine verlässliche und qualifizierte Institution im Bereich des Prüfwesens sein;

b. Neutralität und Sachverstand im Bereich Automobiltechnik bei der Beurteilung von Treibhausgas-Minderungsmaßnahmen gewährleisten. Für diese Aufgaben gelten alle Institutionen als zugelassen, welche gemäß Artikel 41 der Richtlinie 2007/46/EG notifiziert sind.

7. Auf der Grundlage der spezifischen CO₂- bzw. Treibhausgas-Minderungen durch eine Maßnahmen muss die Bestätigung der unabhängigen Stelle

Belege dafür beinhalten, dass die folgenden Punkte geprüft wurden:

a. Technische Auswirkungen der Maßnahme auf die Treibhausgas-Emissionen (ausgedrückt in CO₂-Äquivalent)

b. Verlässlichkeit der vom Hersteller und/oder Zulieferer bereitgestellten Daten

c. Mögliche Wechselwirkungen (einschließlich trade-offs) mit anderen Maßnahmen, die in der Typprüfung erfasst werden, oder anderen Maßnahmen, für die eine Anrechnung beantragt oder bereits bewilligt wurde.

d. Auswirkungen des Fahrverhaltens auf die Emissionsminderungen, die mit der Maßnahme unter realistischen Bedingungen erreicht werden.

e. Verlässlichkeit der Daten mit Bezug auf die mit der Maßnahme ausgestatteten Fahrzeugtypen, deren Zulassungsvolumina und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des Herstellers.

7.1 Der nach Artikel 12 dieser Verordnung eingerichtete Ausschuss prüft den Antrag auf Öko-Innovationen auf Vollständigkeit und entscheidet innerhalb von 3 Monaten nach Einreichung der Antragsunterlagen über die Anrechnung von Öko-Innovationen. Die Kommission legt dem Ausschuss hierfür einen Vorschlag vor. Gegen die Entscheidung des Ausschusses kann der Antragsteller innerhalb von einem Monat nach Mitteilung der Entscheidung Widerspruch bei der Kommission einlegen. Diese bringt den Widerspruch erneut zur Vorlage, der Ausschuss prüft ihn innerhalb von drei Monaten und trifft eine Entscheidung. Alle Entscheidungen über die Anrechnung von Öko-Innovationen werden durch die Kommission im Amtsblatt der

Europäischen Union veröffentlicht.

8. Wenn ein Antrag auf Ergänzung für ein Kalenderjahr bewilligt wurde, und die Maßnahmen nicht zwischenzeitlich im Rahmen des Typprüfungsverfahrens oder aufgrund anderer gesetzlicher Bestimmungen verbindlich vorgeschrieben wurden, muss in den Folgejahren für die Bewilligung einer Anrechnung nur noch der Beleg für die Fahrzeugtypen, die mit dieser Maßnahme ausgestattet wurden, deren Zulassungsvolumen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die durchschnittlichen Emissionen des Herstellers bereitgestellt werden.

9. Automobilzulieferer können einen Antrag auf Bestätigung von CO₂- bzw. Treibhausgas-Minderungspotenzialen einzelner Maßnahmen stellen, wenn sie die entsprechenden Belege und die Zertifikate sachverständiger Dritter gemäß Ziffer 3 Buchstaben a bis d, Ziffer 4 Buchstaben a bis d und Ziffer 7 Buchstaben a bis d dieses Anhangs bereitstellen.

10. Wenn ein Hersteller in seinem Antrag auf Anrechnung auf ein bereits gegenüber einem Zulieferer bewilligtes Minderungspotenzial für eine bestimmte Maßnahme nimmt, so muss er nur noch Belege gemäß Ziffer 5 und ein Zertifikat sachverständiger Dritter gemäß Ziffer 7 Buchstabe e dieses Anhangs vorlegen.

Or. de

Begründung

Es werden nur Maßnahmen anerkannt, die messbare Vorteile jenseits der bestehenden Anforderungen bringen. Die technische Beweislast liegt beim Bewerber, die politische Verantwortung bei der Kommission. Alle Daten müssen durch sachverständige Dritte zertifiziert werden, die zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen des Typzulassungsverfahrens berechtigt sind. Sobald eine Maßnahme als Öko-Innovation anerkannt ist, müssen jährlich nur noch Faktoren überprüft werden, die sich in Abhängigkeit vom Zulassungsvolumen der verschiedenen Modelle eines Herstellers verändern.

