

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

2007/0297(COD)

8.5.2008

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und
Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des
Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im
Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-
Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
(KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Verfasser der Stellungnahme (*): Werner Langen

(*) (Verfahren mit assoziierten Ausschüssen – Artikel 47 der
Geschäftsordnung)

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Seit 1995 gibt es eine Gemeinschaftsstrategie der EU zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. Diese Strategie stützt sich auf drei Säulen:

Selbstverpflichtungen der Automobilhersteller zur Senkung der CO₂-Emissionen, Förderung sparsamerer Autos durch steuerliche Maßnahmen und Verbesserung der Information für die Verbraucher. Von 1995 bis 2007 konnten bei der Motorentechnik erhebliche Fortschritte in der Kraftstoffeffizienz erreicht werden. Ein Teil dieser Verbesserung der Kraftstoffeffizienz wurde jedoch durch die zunehmende Nachfrage nach größeren Fahrzeugen wieder ausgeglichen. Die CO₂-Emissionen des Pkw-Sektors machen in Europa rund 12 % der Gesamtemissionen aus. Der Pkw erbringt in der Europäischen Union rund 78 % der gesamten Personenverkehrsleistung.

1. Ziele des Verordnungsvorschlags

Mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag will die Europäische Kommission ein einheitliches und verbindliches CO₂-Emissionsziel von 130 g CO₂/km ab dem Jahre 2012 erreichen. Dieses gemeinsame Ziel wird vom Europäischen Parlament mitgetragen. Das Europäische Parlament unterstützt die von der Kommission verfolgten allgemeinen Ziele. Dabei muss die von Rat und Parlament zu verabschiedende Verordnung wettbewerbsneutrale, sozial verträgliche und nachhaltige Reduktionsziele anstreben, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller und ihrer Stellung im internationalen Wettbewerb gerecht werden.

2. Optionen und Steigungsmaß (Slope)

Strittiger Punkt ist insbesondere eine gerechte Verteilung der Reduktionsziele auf Kleinfahrzeuge und größere Fahrzeuge. Größere Fahrzeuge, bei denen europäische Hersteller weltweit einen Marktanteil von 80 % haben, haben eine Leitfunktion bei neuen Technologien. Ausschlaggebend ist die Grenzwertkurve, orientiert an der Masse der Fahrzeuge. Die CO₂-Zielvorgabe für den Durchschnitt der Neuwagenflotte eines Herstellers auf der Basis der durchschnittlichen Fahrzeugmasse ist die beste Bemessungsgrundlage. Der erheblich höhere Beitrag größerer Fahrzeuge gegenüber Kleinfahrzeugen wird durch das Steigungsmaß der Grenzwertkurve bestimmt.

Das von der Kommission vorgeschlagene Steigungsmaß der Grenzwertkurve von 60 % wird unterstützt. Die Reduktionsziele für größere Fahrzeuge sind erheblich höher als für Kleinwagen. Ein Steigungsmaß von 60 % führt dazu, dass die CO₂-Emissionen nicht parallel mit einer Gewichtszunahme ansteigen, sondern nur weit unterdurchschnittlich.

Das Fahrzeuggewicht (Masse) ist der geeignete Parameter für die spezifischen CO₂-Ziele. Das Fahrzeuggewicht wird weniger Wettbewerbsverzerrungen als andere Parameter erzeugen. In Japan und China wird das Gewicht bereits als Basis der CO₂-Gesetzgebung genutzt. Die Entwicklung ist leicht zu überwachen, die Daten liegen vor. Da die Fahrzeughersteller Plattformkonzepte entwickeln, würde der Parameter „Footprint“ kein geeigneter Maßstab sein. Die Verwendung des „Footprint“ würde dazu führen, dass alle Fahrzeuge auf der gleichen Plattform den gleichen CO₂-Zielwert erhalten, unabhängig von ihrer Ausstattung und ihrem Gesamtgewicht. Darüber hinaus würden durch „Footprint“ kleine und CO₂-effiziente Stadtautos stark benachteiligt.

3. Komplementäre Maßnahmen des integrierten Ansatzes.

Der Grenzwert von 120 g CO₂/km im integrierten Ansatz sieht eine CO₂-Reduzierung um 10 g/km durch komplementäre Maßnahmen vor. Dazu zählen Leichtlaufreifen, Verminderung des Rollwiderstandes, Reifendruckkontrollsysteme, effiziente Klimaanlage und Schaltpunktanzeigen, die zusammen etwa 5 g/km CO₂ einsparen können. Zusätzlich sind Biokraftstoffe mit ebenfalls etwa 5 g/km CO₂ in Ansatz gebracht. Um neue Technologien und energieeffiziente Maßnahmen durchzusetzen, ist es sinnvoll Öko-Innovationen als CO₂-reduzierende Maßnahmen anzuerkennen. Da nicht alle Öko-Innovationen im Prüfverfahren erfasst werden können bzw. Änderungen des geltenden und international harmonisierten Verfahrens zeitaufwändig und umständlich sind, wurde vorgeschlagen, ein Verfahren nach Artikel 6 und Anhang IIa zusätzlich einzuführen. Zu den Öko-Innovationen können, über das Prüfverfahren hinaus, automobiltechnische Maßnahmen, Maßnahmen bei der Wartung, Fahrerschulung und Navigationsinfrastruktur sowie energieeffiziente Leuchten, mehr Solartechnik im Auto und die Nutzung der Abwärme gerechnet werden. Ziel ist es, alle Maßnahmen zu fördern, die eine Verbesserung der Umweltbilanz erlauben.

4. Einführungsphase

Da die Entwicklung neuer Typen und neuer Plattformen mindestens 5 bis 8 Jahre benötigt, ist es sinnvoll, das Ziel von 120 g CO₂/km nicht an einem bestimmten Stichtag, sondern in einer mehrjährigen Übergangsphase umzusetzen. Deshalb wird vorgeschlagen, dass im Jahre 2012 ein Viertel der Neuwagenflotte, im Jahre 2013 die Hälfte, im Jahre 2014 drei Viertel und im Jahre 2015 die Gesamtflotte eines Herstellers den Zielwert von 120 g CO₂/km einschließlich der komplementären Maßnahmen erreichen muss. Diese Flexibilisierung ist notwendig, um den Herstellern den notwendigen Entwicklungsspielraum zu lassen und gleichzeitig alternative Wege zu ermöglichen.

5. Sanktionen

Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Strafzahlungen zwischen 100 und 475 Euro pro Tonne CO₂ liegen weit über allen denkbaren Handelspreisen für CO₂-Zertifikate in den Sektoren Industrie und Energie. Sinn einer Sanktion darf es nicht sein, die Innovationskraft der Industrie zu schwächen, sondern einen Anreiz zur Umsetzung der Maßnahme zu bieten und evtl. Ersatzmaßnahmen zu finanzieren, die die angestrebte CO₂-Einsparung sicherstellen. Bei den vorgeschlagenen Sanktionen von 10 bis 40 Euro pro Gramm CO₂ und neu zugelassenen Pkw (das entspricht einem CO₂-Preis pro Tonne von bis zu 200 Euro) dürfte dies gewährleistet sein. Es ist davon auszugehen, dass durch die Information der Verbraucher und durch den Wettbewerb unter den Herstellern ohnehin ein weitaus größerer Druck auf die Hersteller entsteht, alle vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten.

6. Ausnahmeregelungen

Im Vorschlag der EU-Kommission wird eine Reihe von Ausnahmeregelungen vorgesehen, die im Einzelnen überprüft werden müssen. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Grenze von weniger als 10 000 verkauften Neuwagen in der EU pro Jahr wird auf 5000 jährlich reduziert und eine auf 5 Jahre begrenzte zusätzliche Regelung für solche Hersteller

eingeführt, die die Reduktionszielwerte der Verordnung nur schwer erreichen können und die für maximal 1 % der jährlichen Neuzulassungen in der EU verantwortlich sind.

7. Langfristige Ziele

Langfristige Ziele sollten auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme und eines entsprechenden Vorschlags der EU-Kommission im Jahre 2014 von Parlament und Rat beschlossen werden. Zu diesem Zeitpunkt ist es auch möglich, einen Überblick über neue Technologien einschließlich der Einführung alternativer Antriebsmodelle wie batteriebetriebene Fahrzeuge zu erhalten. Die Langfristziele sind auch daran zu orientieren, dass die jetzt neu zu entwickelten Motoren- und Hybridantriebssysteme nur einen relativ kurzen Lebenszyklus haben werden, da bereits 10 Jahre nach ihrer Markteinführung die nächste Generation der lokalen CO₂-freien Antriebsarten verfügbar sein könnte. Die Politik muss deshalb den Übergang zu neuen Technologien offen lassen. Bereits die Umsetzung der durch diese Verordnung vorgegebenen Werte von 120 g CO₂/km im Flottendurchschnitt führt dazu, dass der Flottendurchschnittsverbrauch auf ca. 5 Liter pro 100 km bei Benzinfahrzeugen und ca. 4,5 Liter pro 100 km bei Dieselfahrzeugen gesenkt werden muss. Dies sind gegenüber dem heutigen Stand sehr ehrgeizige Zielwerte.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass **alle Mitgliedstaaten** die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich **verringern** müssen. **Strategien und Maßnahmen sollten von den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen**

Geänderter Text

(4) Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass **auch** die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich **verringert werden** müssen. **Dazu sind Emissionsvorschriften für die Hersteller und Importeure von Neuwagen erforderlich. Nur eine Gemeinschaftsregelung gewährleistet, dass neu zugelassene Kraftfahrzeuge in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union gleichen Bedingungen unterliegen.**

herbeizuführen. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der EU und seine Emissionen steigen weiter. Wenn die **Klimafolgen** des Straßenverkehrs weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen untergraben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.

Um das Gesamtziel der Mitgliedsstaaten und der Gemeinschaft zur Reduzierung von CO₂ zu erreichen, genügt es nicht, nur in den Sektoren Industrie und Energie Maßnahmen zu ergreifen, sondern auch in den Bereichen Verkehr und Haushalte. Der vorliegende Vorschlag bezieht sich auf den Pkw-Sektor in Europa. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der EU und seine Emissionen steigen weiter. Wenn die **CO₂-Emissionen** des Straßenverkehrs weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen untergraben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.

Or. de

Begründung

Nicht die Mitgliedstaaten müssen die Emissionen reduzieren nach dieser Verordnung, sondern die Hersteller bzw. Importeure von Pkws. Nicht die „Klimafolgen“ laufen Gefahr weiter zuzunehmen, sondern die Treibhausgas-Emissionen, insbesondere CO₂.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Aufstellung von Gemeinschaftszielen für neue Personenkraftwagen ist notwendig, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern, die sich aus der Annahme verschiedener Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten ergäbe. Gemeinschaftsziele bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO₂-Verringerung, **als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre.** Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt

Geänderter Text

(5) Die Aufstellung von Gemeinschaftszielen für neue Personenkraftwagen ist notwendig, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern, die sich aus der Annahme verschiedener Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten ergäbe. Gemeinschaftsziele bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO₂-Verringerung **und verhindern, dass zwischen den Mitgliedstaaten Wettbewerbsverzerrungen durch gesonderte nationale**

werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, welche direkten und indirekten Kosten sich für die Wirtschaft ergeben und welche Vorteile in Form von Anreizen für Innovation und einer Verringerung des Energieverbrauchs damit verbunden sind.

Reduktionsziele auftreten. Solche Wettbewerbsverzerrungen würden dem Ziel der Schaffung eines einheitlichen, europäischen Binnenmarktes strikt zuwiderlaufen. Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, welche direkten und indirekten Kosten sich für die Wirtschaft ergeben und welche Vorteile in Form von Anreizen für Innovation und einer Verringerung des Energieverbrauchs damit verbunden sind.

Or. de

Begründung

Nur eine einheitliche europäische Regelung auf Basis des Artikels 95 EGV verhindert Wettbewerbsverzerrungen sowie nationale Alleingänge und Sonderregelungen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner **ungerechtfertigten** Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der EU vereinbar sein und durch andere, eher nutzungsbezogene Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden.

Geänderter Text

(11) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der EU vereinbar sein und durch andere, eher nutzungsbezogene Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden.

Or. de

Begründung

Eine Definition von „gerechtfertigten“ Wettbewerbsverzerrungen durch die Europäische Kommission ist überflüssig.

Änderungsantrag 4

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 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**

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 **linear, in** Abhängigkeit von der **Masse** der Fahrzeuge, festgesetzt werden. **Die Masse ist der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion, da sie datenmäßig erfasst ist, in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen CO₂-Emissionen steht und somit zu realistischen und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führt. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, aber nur zu dem Zweck, längerfristige Bewertungen im Rahmen der Überprüfung im Jahre 2014 zu erleichtern.**

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

Die vorgenommene Änderung dient der sprachlichen Klarheit und inhaltlichen Präzisierung. Der so genannte autonome Massenzuwachs würde gegebenenfalls die Anforderungen knapp vor dem Inkrafttreten verändern und damit die Planungssicherheit bis 2015 erheblich erschweren.

Änderungsantrag 5

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 Ökoinnovation 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 (**Fahrzeugherstellern und Zulieferern**) Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung **muss deshalb so ausgestaltet sein, dass sie Treibhausgas reduzierende Öko-Innovationen belohnt und in Anrechnung bringt und damit die Marktführerschaft der Europäischen Automobilindustrie und ihrer Zulieferer unterstützt** sowie künftigen Technologieentwicklungen **ausreichend** Rechnung **trägt. Dies fördert** die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie **nachhaltig und sichert** hochwertige Arbeitsplätze **in der Europäischen Union.**

Or. de

Begründung

Der vorliegende Verordnungsentwurf beschränkt anrechnungsfähige Öko-Innovationen auf solche, die im geltenden Prüfverfahren voll zur Geltung kommen. Die Beschränkung auf lediglich 5 g CO₂/km bzw. unter Einschluss von Biokraftstoffen auf 10 g CO₂/km durch die pauschal angerechneten „komplementären Maßnahmen“ ist unzureichend. Er bleibt damit weit unterhalb der technologischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Um sicherzustellen, dass die Ziele dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein **solider Durchsetzungsmechanismus** erforderlich.

Geänderter Text

(19) Um sicherzustellen, dass die Ziele dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein **mit dem Vertrag in Übereinstimmung stehender Sanktionsmechanismus** erforderlich.

Or. de

Begründung

Bei der Festsetzung von Sanktionen sind alle Umstände zu berücksichtigen und die Tragweite von Artikel 95 EGV zu beachten.

Änderungsantrag 7

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**

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten **CO₂-Emissionsziele für Neuwagen durch die Fahrzeughersteller wird auf Gemeinschaftsebene beurteilt und kontrolliert. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die in dieser Verordnung für zulässig erklärten Werte überschreiten, sollen ab dem Jahre 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen**

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.

Emissionsüberschreitung zahlen. Die Abgabe soll von 2012 bis 2015 kontinuierlich ansteigen und sich danach bemessen, wie weit die CO₂-Werte der maßgeblichen Anteile der zugelassenen Neufahrzeuge über den jeweiligen Zielwerten liegen. Die Abgaben fallen nur dann an, wenn der durchschnittliche Zielwert im Jahre 2012 nicht von mindestens einem Viertel, im Jahre 2013 nicht von mindestens der Hälfte, im Jahre 2014 nicht von mindestens drei Viertel und im Jahre 2015 nicht von der Gesamtflotte eingehalten wird. Die Abgabe sollte so bemessen sein, dass sie auf der einen Seite einen ausreichenden Anreiz zur Einhaltung der CO₂-Emissionswerte bietet, auf der anderen Seite aber auch einigermassen vergleichbar ist mit den durchschnittlichen CO₂-Emissionsvermeidungskosten, bzw. Zertifikat-Handelskosten in anderen Sektoren der Europäischen Union.

Or. de

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 EU. Eine solche einseitige Benachteiligung der Pkw-Hersteller und damit ihrer Kunden ist nicht gerechtfertigt und wirtschaftlich ineffizient. Die vorgeschlagenen Sanktionen würden die Innovationskraft der Industrie schwächen und müssen deshalb so weit reduziert werden, dass einerseits die Anreize für Innovationen groß genug sind und andererseits die Abgabe vertretbar bleibt.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Die vereinnahmten Beträge der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

sollen vollständig in einen gesonderten Fonds fließen, der zur Erforschung neuer Technologien zur Senkung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr und zur Durchsetzung CO₂-sparender Verkehrssysteme eingesetzt werden soll. Bei der Vergabe der Mittel wird die Kommission von dem nach Artikel 12 dieser Verordnung eingesetzten Ausschuss unterstützt.

Or. de

Begründung

Um technologische Innovation zu fördern, sollten Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung in einen spezifischen Fonds fließen, der Forschung und Entwicklung energieeffizienter Technologien und Maßnahmen zur Vermeidung von CO₂-Emissionen im Straßenverkehr unterstützen soll.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse beschlossen werden.

Geänderter Text

(25) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse beschlossen werden. ***Spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung ist zu prüfen, ob die der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ausreichen oder modifiziert werden müssen.***

Or. de

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(28a) Das bestehende Prüfverfahren deckt nicht alle technischen Möglichkeiten zur Reduktion von CO₂ und anderen Treibhausgasemissionen ab. Daher sollte ein Bewertungsprozess definiert werden, der das Reduktionspotenzial der Einführung technologischer Maßnahmen, die nicht Bestandteil des Prüfverfahrens nach der Verordnung 2007/715/EG sind oder dabei nicht ausreichend zur Geltung kommen, (so genannte „Öko-Innovationen“) erfasst. Öko-Innovationen sollen als Anreizmechanismus für die Hersteller auf ihre spezifischen CO₂-Reduktionsziele angerechnet werden.

Or. de

Begründung

Nur wenn alle technologischen Möglichkeiten genutzt und angerechnet werden können, ist der Anreiz zur Einführung von Öko-Innovationen für Hersteller, Zulieferer und Kunden ausreichend groß. Die Förderung von Innovationen zur weiteren Reduktion von CO₂-Emissionen dient nicht nur dem Umweltschutz sondern auch der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie, der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze im FuE-Bereich sowie weiteren technologischen Entwicklungen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

I. Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes

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.***

sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.

1a. Der 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 Zielwert von 120 g CO₂ pro Kilometer im Jahre 2015 für die vollständige Neuwagenflotte erreichen zu können, sind entsprechende Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik erforderlich, die zu einem CO₂-Emissionsdurchschnittswert für neue Personenkraftwagen von 130 g pro Kilometer führen.

1b. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft werden zusätzliche Maßnahmen durch diese Verordnung eingeführt, die mindestens 10 g CO₂ pro Kilometer entsprechen.

1c. 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.

Or. de

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 III dieser Verordnung möglich sein.

Änderungsantrag 12

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1d. 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 2025 vorschlagen und Rat und Parlament zur Entscheidung vorlegen.

Or. de

Begründung

Um den technologischen Fortschritt im Automobilsektor 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 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **einen Monat** vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird

nicht berücksichtigt.

nicht berücksichtigt.

Or. de

Begründung

Neuzulassungen sollten so definiert werden, dass Umgehungsmöglichkeiten und Wettbewerbsverzerrungen weitestgehend ausgeschlossen werden.

Änderungsantrag 14

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***3a. Vom Geltungsbereich der Verordnung
ausgenommen sind Fahrzeuge mit
besonderer sozialer Zweckbestimmung
nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe fc.***

Or. de

Begründung

Die Anzahl dieser Fahrzeuge ist verhältnismäßig gering, sodass eine Ausnahmeregelung gerechtfertigt ist, um der Anforderung der Sozialverträglichkeit dieser CO₂-Regelung voll zu entsprechen.

Änderungsantrag 15

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(fa) „Öko-Innovationen“ sind alle
Maßnahmen der Automobilhersteller und
der Zulieferer, die nachweislich einen
messbaren Beitrag zur Reduktion von
Treibhausgasemissionen, insbesondere
von CO₂, leisten und im Prüfverfahren
nach der Verordnung 2007/715/EG nicht
voll erfasst werden sowie nicht gesetzlich
vorgeschrieben (insbesondere Teil der in***

Artikel 1 dargestellten zusätzlichen Maßnahmen) sind.

Or. de

Begründung

Nur wenn alle technologischen Möglichkeiten genutzt und angerechnet werden können, ist der Anreiz zur Einführung von Öko-Innovationen für Hersteller, Zulieferer und Kunden ausreichend groß. 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 16

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fb) „Super-Kredite“ sind Gutschriften für besonders CO₂-effiziente Pkw, die einen CO₂-Wert von unter 70g/km erreichen.

Or. de

Begründung

Durch diese „Super-Kredite“ können Hersteller, die besonders CO₂-effiziente Fahrzeuge anbieten, entsprechende Gutschriften erhalten.

Änderungsantrag 17

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – point f c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fc) Fahrzeuge mit besonderer sozialer Zweckbestimmung sind folgende Fahrzeuge der Kategorie M₁:

i) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von über 2000 kg,

ii) Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von über 2000 kg, die dazu bestimmt sind, sieben oder mehr Insassen mit Fahrer aufzunehmen; davon ausgeschlossen sind Fahrzeuge der Kategorie M₁G gemäß Richtlinie 2007/46/EG,

iii) Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von über 1760 kg, die ausschließlich für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen im Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter ein Rollstuhl benutzt werden kann.

Or. de

Begründung

Die Anzahl dieser Fahrzeuge ist verhältnismäßig gering, sodass eine Ausnahmeregelung gerechtfertigt ist, um der Anforderung der Sozialverträglichkeit dieser CO₂-Regelung voll zu entsprechen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten **mehrere** Hersteller, **die ein verbundenes Unternehmen darstellen, als einheitlicher Hersteller.** „Verbundene Unternehmen“ sind

Or. de

Begründung

Durch die Änderung wird die Bedeutung des Absatzes nicht verändert, aber zu mehr sprachlicher Klarheit beigetragen.

Änderungsantrag 19

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Hersteller, die Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 70 g/km herstellen, zählt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 fünffach.

Or. de

Begründung

Der Grenzwert von 70 g CO₂/km und die Höhe der Gutschrift sind geeignet, die erhöhten Technologiekosten alternativer Antriebsarten und Treibstoffe angemessen zu berücksichtigen. Die 5-fache Anrechnung ist ein Beitrag zur Technologieoffenheit der Verordnung.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Vereinbarung über die Bildung eines Pools kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, ***solange die Gesamtlaufzeit jeder Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet***, und ihr ist spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres beizutreten, für das die Emissionen gepoolt werden sollen. Hersteller, die einen Pool bilden, übermitteln der Kommission Folgendes:

2. Die Vereinbarung über die Bildung eines Pools kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen und ihr ist spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres beizutreten, für das die Emissionen gepoolt werden sollen. Hersteller, die einen Pool bilden, übermitteln der Kommission Folgendes:

Or. de

Begründung

Es liegen keine Gründe vor, eine Poolbildung auf 5 Jahre zu begrenzen. Durch die Änderung wird zudem das generelle durchschnittliche Reduktionsziel von 130 g/km nicht berührt.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 5 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

5. Die Hersteller können Vereinbarungen über die Poolbildung treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 81 und 82 *EG-Vertrag* in Einklang stehen **und jedem Hersteller, der beantragt, in den Pool aufgenommen zu werden, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist.** Ohne die allgemeine Gültigkeit der EU-Wettbewerbsregeln für solche Pools einzuschränken, sorgen alle Poolmitglieder insbesondere dafür, dass im Kontext der Vereinbarung über die Poolbildung außer den nachstehend genannten keine Daten oder Informationen ausgetauscht werden:

Geänderter Text

5. Die Hersteller können Vereinbarungen über die Poolbildung treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 81 und 82 *des Vertrags* in Einklang stehen. Ohne die allgemeine Gültigkeit der EU-Wettbewerbsregeln für solche Pools einzuschränken, sorgen alle Poolmitglieder insbesondere dafür, dass im Kontext der Vereinbarung über die Poolbildung außer den nachstehend genannten keine Daten oder Informationen ausgetauscht werden:

Or. de

Begründung

Eine Poolbildung, bei der jeder externe Hersteller zu den vereinbarten Bedingungen diskriminierungsfrei eintreten kann, würde im Endeffekt darauf hinauslaufen, dass ein geschlossenes Emissionshandelsystem für die gesamte Branche eingeführt würde. Im Rahmen der Gestaltungsfreiheit der Unternehmen und unter Berücksichtigung der Wettbewerbsregeln der EU ist deshalb dieser Halbsatz zu streichen. Poolvereinbarungen sind nur auf freiwilliger Vertragsbasis zuzulassen ohne erzwingbaren Beitritt externer Konkurrenten.

Änderungsantrag 22

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 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 werden den Herstellern bzw. den in den einzelnen Mitgliedsstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt.**

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. Die Maßnahmen sollten daher nicht vor 2012 beginnen, monatlich erfolgen und den Fahrzeugherstellern zur Verfügung gestellt werden, um Hersteller und Kunden besser in die Zielerreichung einbinden zu können.

Änderungsantrag 23

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 **halben** Jahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene **Halbjahr** und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

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. Die Maßnahmen sollten daher nicht vor 2012 beginnen. Eine frühzeitige Information über die zulässigen CO₂-Werte für jedes halbe Jahr ist für die Hersteller aus Gründen der Planungssicherheit erforderlich.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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:

Geänderter Text

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. de

Begründung

Die Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen sollte zeitgleich mit Einführung der Regelung beginnen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Die Maßnahmen sollten daher nicht vor 2012 beginnen. Eine frühzeitige Information über die zulässigen CO₂-Werte für jedes halbe Jahr ist für die Hersteller aus Gründen der Planungssicherheit erforderlich.

Änderungsantrag 25

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

Geänderter Text

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

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.

der Fehler aufgetreten sein soll.

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. de

Begründung

Die Genauigkeit der erhobenen Daten durch die Mitgliedstaaten ist für die exakte Berechnung der spezifischen Reduktionszielwerte für die Hersteller von entscheidender Bedeutung. Daher sollte der Zeitraum in dem die Hersteller auf Unregelmäßigkeiten der Datenbasis hinweisen können auf mindestens drei Monate verlängert werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Gelangt die Kommission auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Absatz 5 zu der Auffassung, dass die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2010 oder 2011 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das betreffende Jahr übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.

entfällt

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. Die Maßnahmen sollten daher nicht vor 2012 beginnen.

Änderungsantrag 27

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. Auf Antrag eines Fahrzeugherstellers berücksichtigt die Kommission bei der Feststellung der spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers die gemäß Anhang III ermittelten Werte für Öko-Innovationen.

Jeder Antrag auf eine Anrechnung muss

i) sich auf ein bestimmtes Kalenderjahr beziehen,

ii) die konkrete Maßnahme benennen, auf die sich der Antrag bezieht,

iii) die Fahrzeuge definieren, auf die sich die Maßnahme bezieht,

iv) ein Zertifikat einer unabhängigen und als kompetent für Fragen der CO₂-Emissionen anerkannten Stelle beinhalten.

Jeder Antrag wird von der Kommission entsprechend Anhang III geprüft.

Or. de

Begründung

Die starre Beschränkung auf Messergebnisse nach dem geltenden Prüfverfahren reduziert technologische Möglichkeiten und gibt keine Anreize für Öko-Innovationen. Die zugelassenen Kfz sollen als Einheit betrachtet und den höchstmöglichen technologischen Fortschritt erreichen können. Laufende Änderungen des Prüfverfahrens sind keine wirksame Lösung. Der Vorschlag für die Anrechnung von Öko-Innovationen, für die der Bewerber eine Reihe restriktiver Voraussetzungen erfüllen muss, dient so dem Umwelt- und Klimaschutz und der Förderung von Innovationen.

Änderungsantrag 28

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 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **40 EUR**.

Or. de

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 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

4. Die Kommission legt die Methoden für die Erhebung der Überschreitungsabgabe gemäß **Absatz 1** fest.

Geänderter Text

4. Die Kommission legt die Methoden für die Erhebung der Überschreitungsabgabe gemäß **den Absätzen 1, 2 und 3** fest.

Or. de

Begründung

Es steht der Gemeinschaft zu, Sanktionen in Rechtsakten festzulegen. Diese erfordern jedoch das Einvernehmen der Mitgliedstaaten.

Änderungsantrag 30

**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 31

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung**

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 **30. Juni 2013** und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

Or. de

Begründung

Die Veröffentlichung von Herstellerdaten sollte zeitgleich mit Einführung der Regelung

beginnen, um Marktverzerrungen und Diskriminierung von Herstellern zu vermeiden. Die Veröffentlichung der Daten sollte daher nicht vor 2013 beginnen.

Änderungsantrag 32

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. de

Begründung

Das Startdatum wurde durch eine Änderung zu Artikel 8 Absatz 1 bereits festgelegt.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Titel

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Ausnahmeregelung für unabhängige Hersteller von in kleinen Stückzahlen **zugelassenen Personenkraftwagen.**

Or. de

Begründung

Keine Bestimmung des Artikels 9 schränkt die Anwendbarkeit der Ausnahmeregelung auf „in kleinen Stückzahlen gebaute Spezialfahrzeuge“ ein.

Änderungsantrag 34

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 **5 000** neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Or. de

Begründung

Die vorgesehene Zahl von 10 000 neuen zugelassenen Personenkraftwagen kleinerer Hersteller könnte zu unverhältnismäßigen Wettbewerbsverzerrungen führen, deshalb Reduktion auf 5 000 Einheiten.

Änderungsantrag 35

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(b) er nicht **Teil eines verbundenen Unternehmens** ist.

Or. de

Begründung

Durch die Änderung wird die Bedeutung des Absatzes nicht verändert, aber zur Übereinstimmung mit der Formulierung des Artikels 3 dieser Verordnung beigetragen.

Änderungsantrag 36

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Auf Antrag kann die Kommission

Herstellern spezifischer Modelle, deren Neuzulassungen insgesamt nicht mehr als 1 % der jährlichen EU-weiten Gesamtzulassungen von neuen Personenkraftwagen umfassen, für einen Zeitraum von maximal 5 Jahren eine erleichterte Zielvorgabe nach Anhang I Nummer 2a gewähren.

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 Überschreitung gemäß Anhang I Nummer 2a von maximal 25 % der spezifischen Zielvorgabe verpflichtet die Hersteller mehr Anstrengungen zu unternehmen als Flottenhersteller, gibt ihnen aber gleichzeitig faire Bedingungen.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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:

Geänderter Text

2. Ein Antrag auf eine Ausnahme gemäß Absatz 1 ***Unterabsatz 1*** wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

Or. de

Begründung

Es liegen keine Gründe vor, die Dauer der generellen Ausnahmegenehmigung nach Artikel 9 Absatz 1a und b auf 5 Jahre zu begrenzen. Eine Beschränkung würde zudem die Planungssicherheit von Kleinserienherstellern in erheblichem Maße beeinträchtigen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 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.

entfällt

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.

Diese Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung wird nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. de

Begründung

Eine Änderung des autonomen Massezuwachs-faktors in Anhang I und die daraus folgenden Änderungen der Zielwerte gefährden die Planungssicherheit der Hersteller. Die verbleibende Planungs- und Vorlaufzeit wäre viel zu kurz. Eventuelle Konsequenzen einer Änderung der durchschnittlichen Masse von Pkw sollte die Kommission in Form eines Vorschlags zur Änderung der Verordnung dem Parlament und dem Rat vorlegen.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 **auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten**, in

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den

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.

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

Die Einbeziehung aller Kennzeichnungen und Werbeplakate erfordert eine Regelung im Rahmen der entsprechenden Kennzeichnungsvorschriften der Europäischen Union, die in einem gesonderten Gesetzgebungsakt im Mitentscheidungsverfahren festzulegen sind.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung **<Article>Anhang I – Abschnitt 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M M0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

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:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M M0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M0 = 1289,0$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Or. de

Begründung

Eine Änderung des autonomen Massezuwachs-faktors in Anhang I und die daraus folgenden Änderungen der Zielwerte gefährden die Planungssicherheit der Hersteller. Die verbleibende Planungs- und Vorlaufzeit wäre viel zu kurz. Eventuelle Konsequenzen einer Änderung der durchschnittlichen Masse von Pkw sollte die Kommission in Form eines Vorschlages zur Änderung der Verordnung dem Parlament und dem Rat vorlegen.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung

<Article>Anhang I – Abschnitt 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen dürfen von den Herstellern, denen eine Ausnahme nach Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 1a erteilt wurde, für einen Zeitraum von 5 Jahren um maximal 25 % überschritten werden.

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 Überschreitung von maximal 25 % der spezifischen Zielvorgabe verpflichtet die Hersteller mehr Anstrengungen zu unternehmen als Flottenhersteller, gibt ihnen aber gleichzeitig faire Bedingungen. Die Sonderregelung soll maximal 5 Jahre gelten.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Teil A – Nummer 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für ***den am 1. Januar 2012 beginnenden Monat*** und ***jeden folgenden Monat*** die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen

werden:

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. Die Maßnahmen sollten daher nicht vor 2012 beginnen. Eine monatliche Information über Daten zu neuen Pkw und zur CO₂-Überwachung sind für die Hersteller aus Gründen der Planungssicherheit erforderlich.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Abschnitt 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

2. Die Angaben gemäß Absatz 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für den betreffenden Personenkraftwagen zu entnehmen. ***Das Zertifikat beinhaltet die spezifischen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Anrechnungen gemäß Artikel 6 Absatz 8a und Anhang IIa.*** 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.

Or. de

Begründung

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 6 Absatz 8a (neu) und zu Anhang IIa.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Abschnitt 3 – Unterabsatz 1

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 das am **1. Januar 2012** beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:

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. Die Maßnahmen sollten daher nicht vor 2012 beginnen.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil A – Nummer 3 – Absatz 2 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Getrennt hiervon werden diejenigen Fahrzeuge aufgelistet, deren spezifische Emissionen unter Berücksichtigung von Anrechnungen gemäß Artikel 6 Absatz 8a festgestellt wurden und für welche die entsprechenden Werte nicht in den entsprechenden Zertifikaten festgehalten wurden, weil es sich hier um nicht auf alle Fahrzeuge dieses Typs angewandte Maßnahmen handelt. Dabei sind die Anzahl der Fahrzeuge, die korrigierten spezifischen Emissionen und das Fahrzeuggewicht anzugeben.

Or. de

Begründung

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 6 Absatz 8a (neu) und zu Anhang IIa.

Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ANHANG II A

***Verfahren zur Anrechnung vom
Emissionsminderungspotenzialen von
Öko-Innovationen***

- 1. Die Kommission beruft einen
Expertenausschuss („Öko-
Innovationsbewertungsausschuss“), 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 durch Artikel 8 der Entscheidung
93/389/EWG eingesetzten Ausschuss.***
- 2. Soweit erforderlich, führt 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) 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) müssen Minderungen der Treibhausgasemissionen 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 Treibhausgasemissionen (ausgedrückt in CO₂-Äquivalent);

b) Belege dafür, dass die Maßnahme nicht zur Typzulassung erforderlich ist;

c) Belege dafür, dass die Auswirkungen der Maßnahme sich nicht oder nur unzureichend in den bei der Typzulassung ermittelten Verbrauchs- und Emissionswerten niederschlagen;

d) Darlegung, ob und wie weit die Auswirkungen der Maßnahme mit dem Fahrzeuggewicht korrelieren oder ob die Auswirkungen für alle Fahrzeuge unabhängig von deren Gewicht gleich sind.

5. Bei der Beantragung einer Korrektur des spezifischen Emissionsziels eines Herstellers für ein bestimmtes Kalenderjahr muss der Hersteller zusätzlich zu den anerkannten Treibhausgasminderungen 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. Treibhausgasreduzierungs­potenzial 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 Treibhausgasreduzierungsmaßnahmen 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. Treibhausgasreduzierungen durch eine Maßnahme muss die Bestätigung der unabhängigen Stelle Belege dafür beinhalten, dass die folgenden Punkte geprüft wurden:

a) technische Auswirkungen der Maßnahme auf die Treibhausgasemissionen (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 Emissionsreduzierungen, die mit der Maßnahme unter realistischen Bedingungen erreicht werden;

e) Verlässlichkeit der Daten in Bezug auf die mit der Maßnahme ausgestatteten Fahrzeugtypen, deren

Zulassungsvolumina und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des Herstellers.

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, müssen 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. Treibhausgasminderungspotenzialen einzelner Maßnahmen stellen, wenn sie die entsprechenden Belege und die Zertifikate sachverständiger Dritter gemäß Nummer 3 Buchstaben a bis d, Nummer 4 Buchstaben a bis d und Nummer 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 Bezug nimmt, so muss er nur noch Belege gemäß Nummer 5 und ein Zertifikat sachverständiger Dritter gemäß Nummer 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.