

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

2007/0297(COD)

8.5.2008

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den 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))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Guido Sacconi

Verfasser der Stellungnahme (*): Werner Langen, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

(*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 47 der Geschäftsordnung

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** hervorgehoben. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch ***Fettdruck*** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	14

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0856),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 95 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0022/2008),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie, des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und des Ausschusses für Recht (A6-0000/2008),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

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

Geänderter Text

(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.

Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze. **Die Kommission kann prüfen, inwieweit es angebracht ist, die öko-innovative Maßnahmen in die Überarbeitung der Prüfungsverfahren im Sinne von Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung 715/2007 einzubeziehen.**

Or. it

Begründung

Die Wichtigkeit solcher Maßnahmen wird anerkannt und die Kommission wird aufgefordert, diesen bei der Überarbeitung der Prüfverfahren Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 2

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 zur**

Erhöhung der Unterstützung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten zur Verringerung der CO₂ Emissionen im Automobilssektor verwendet werden.

Or. it

Begründung

Diese Mittel müssen in die Unterstützung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten im Automobilssektor investiert werden.

Änderungsantrag 3

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 innerhalb 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. ***Die Verordnung legt ferner ein mittleres Emissionsniveau von höchstens 95 g CO₂/km für die***

Begründung

Auch im Automobilssektor müssen globale Reduktionsziele für die CO₂-Emissionen aufgenommen werden. Es wird ein mittleres Emissionsniveau von nicht über 95 g CO₂/km vorgeschlagen, das bis 2020 erreicht werden soll im Sinne der Forderungen des Europäischen Parlaments in seiner Entschließung über die Gemeinschaftsstrategie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen vom 24. Oktober 2007.

Änderungsantrag 4

**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 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“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

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 5

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 oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Für das mit dem 1. Januar 2020 beginnende Kalenderjahr und für jedes weitere Jahr werden die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Personenkraftwagen auf im Rahmen der Überarbeitung gemäß Artikel 10 festgelegt.

Or. it

Begründung

Das Ziel für die spezifischen Emissionen wird von der Kommission im Rahmen der Überarbeitung festgelegt.

Änderungsantrag 6

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 der Forschungsarbeiten zur Förderung der Entwicklung technologischer Innovationen zur***

Reduzierung der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge und zur Entwicklung von emissionsfreien Fahrzeugen verwendet.

Or. it

Begründung

Es ist wichtig, dass diese Mittel zur Förderung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten im Automobilssektor eingesetzt werden.

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d a) das Durchschnittsgewicht aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.

Or. it

Begründung

Es wird vorgeschlagen, auch das Durchschnittsgewicht aller Neufahrzeuge anzugeben.

Änderungsantrag 8

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Bis 30. Juni 2016 und 30. Juni drei Jahre später ändert die Kommission den Anhang I dahingehend, dass die Angabe M_0 dem Durchschnitt der durchschnittlichen Masse neuer Personenkraftwagen in den letzten drei Kalenderjahren entspricht, für die eine Durchschnittsmasse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d a veröffentlicht

wurde. Diese Änderung tritt am 1. Januar des folgenden Jahres in Kraft.

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

Die Kommission kann alle drei Jahre den Anhang I nach dem Ausschussverfahren auf der Grundlage der Entwicklung des Durchschnittsgewichts aller neuen Personenkraftwagen abändern.

Änderungsantrag 9

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 jeden Fall den Wert von 95 g CO₂/km für die Neuwagenflotte liegen 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. Bei der Festlegung des Durchschnittswerts der Emissionen berücksichtigt die Kommission die Entwicklungen bei den internationalen

Vereinbarungen für die Zeit nach 2012.

Die Kommission prüft ferner, inwieweit es angebracht ist, die derzeitige Unterscheidung zwischen den verschiedenen Maßnahmen zur Absenkung des spezifischen Ziels, insbesondere den motortechnischen Maßnahmen und den sonstigen ergänzenden Maßnahmen aufzuheben.

Or. it

Begründung

Die Kommission legt den mittleren Emissionswert bei der Überarbeitung dieser Verordnung fest. Dieser Wert, der auf keinen Fall über 95 g CO₂/km liegen darf, wird unter Berücksichtigung der Entwicklung der technologischen Innovationen und der Ergebnisse der internationalen Verhandlungen festgelegt. Der Berichterstatter wünscht, dass die Kommission nach dem Jahr 2020 die derzeitige Unterscheidung zwischen ergänzenden Maßnahmen und Motorverbesserungsmaßnahmen aufgibt.

Änderungsantrag 10

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

Ab 1. Januar 2010 unterliegen die Informationen, die den Verbrauchern über die spezifischen CO₂-Emissionen eines Personenkraftwagens gegeben werden, den Vorschriften der Richtlinie 1999/94/EG.

Or. it

Begründung

Die Richtlinie 1999/94/EG ist der geeignetste Rahmen für die Regelung, welche Informationen dem Verbraucher zu geben sind.

BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen soll Teil einer ehrgeizigeren Strategie werden, in deren Rahmen die EU sich entschieden für eine einseitige Senkung der Treibhausgasemissionen um 20 % bis 2020 einsetzen wird.

Mehr als 12 % aller Kohlendioxidemissionen entfallen auf den Straßenverkehr, wodurch dieser der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der EU ist, vor allem aber ein Sektor, dessen Emissionen weiter ansteigen. Die wichtigen Fortschritte, die dank der Motorentechnik erzielt wurden, reichten jedoch nicht aus, um die Auswirkungen zu neutralisieren, die das höhere Verkehrsaufkommen und die Zunahme der Kraftfahrzeuge mit sich bringen.

Wie die Annäherung an das Zustandekommen dieser Verordnung vonstatten ging, ist allgemein bekannt: Bereits 1998 trugen die freiwilligen Vereinbarungen zwischen Kommission und Automobilindustrie zu einer Senkung der CO₂-Emissionen um 13,5 % gegenüber dem Stand von 1995 bei, auch wenn dieses Ergebnis als nicht ausreichend eingeschätzt wurde. Im Februar 2007 schlug die Kommission die Annahme eines Gesamtkonzepts vor, mit dem im Wesentlichen zwei Ziele verfolgt werden: die Senkung der Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird, sowie eine weitere Verringerung um 10 g/km durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen bis 2012. Der Grundsatz dieses Gesamtkonzepts wurde vom Parlament im Oktober 2007 in einer Entschließung begrüßt, in der es sich jedoch gleichzeitig dafür aussprach, längerfristig ehrgeizigere Ziele zu verfolgen: eine Senkung auf 125 g CO₂/km bis zum Jahr 2015 und längerfristig auf 95 g CO₂/km bis 2020 sowie möglicherweise 70 g CO₂/km bis 2025.

Im vorliegenden Vorschlag für eine Verordnung werden Geist und Zielsetzungen der vorangegangenen Mitteilung wieder aufgenommen, vor allem was die Ziele, die Fristen und die Übernahme des Gesamtkonzepts angeht. Außerdem werden für jeden einzelnen Hersteller spezifische Ziele zum Funktionsparameter „Masse“ festgelegt. Für den Fall, dass diese Ziele nicht eingehalten werden, sind Sanktionen vorgesehen, die anhand eines Grundbetrags berechnet werden, der ab 2012 angehoben werden soll. Für Hersteller, die in der EU nicht mehr als 10 000 neue Personenkraftwagen je Kalenderjahr verkaufen, gilt eine Ausnahmeregelung; sie müssen jedoch ein mit der Kommission ausgehandeltes spezielles „ad-hoc“-Ziel erfüllen. Zu guter Letzt wird in dem Vorschlag den Herstellern die Möglichkeit eingeräumt, Pools zu bilden und dadurch die festgelegten Ziele gemeinsam anzugehen.

Der Berichterstatter heißt den Vorschlag für eine Verordnung generell gut und unterstützt vor allem Gegenstand, Zielsetzungen und Bestrebungen dieser Verordnung. Er ist der Auffassung, dass die allgemeinen CO₂-Reduktionsziele auch für den Automobilsektor gelten müssen, wobei er all dessen Besonderheiten anerkennt (Fahrerverhalten, Erneuerung des Fuhrparks, Infrastrukturbedingungen). Der Berichterstatter befürwortet die von der Kommission festgelegten Ziele und Fristen und hält es für vorrangig, dem vom Parlament geforderten langfristigen Ziel wieder Geltung zu verschaffen, bis 2020 ein durchschnittliches Emissionsniveau von höchstens 95 g CO₂/km anzustreben. Die genaue Quantifizierung des Ziels – das nach Ansicht des Berichterstatters noch ehrgeiziger ausfallen dürfte – wird die

Kommission nach einer bis 2014 erfolgenden Überarbeitung der Verordnung vornehmen. Letzterer muss eine umfassende Folgenabschätzung vorangehen, zu der auch eine Untersuchung der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen auf die gesamte Produktionskette gehört.

Der Berichterstatter befürwortet die im Gesamtkonzept vorgeschlagene Anlaufphase für diese Regelung, fragt sich jedoch, ob es nicht besser wäre, der Automobilindustrie die Entscheidung zu überlassen, wie sie das spezifische Ziel erreichen könnte. Dass die Industrie ihre Ziele durch technische Verbesserungen, ergänzende oder andere Maßnahmen erreicht, dürfte die Diskussion durch den Gesetzgebers nicht beeinflussen, vorausgesetzt das Ziel lässt sich mithilfe des bestehenden und künftigen Testzyklus quantifizieren und messen. Der Berichterstatter fordert die Kommission daher auf zu prüfen, ob die derzeitige Unterscheidung zwischen ergänzenden und motortechnischen Maßnahmen auf lange Sicht abgeschafft werden kann.

Dieselbe Überlegung gilt für die Wahl des Funktionsparameters: Die Kommission hat sich in ihrem Vorschlag für den Parameter Masse entschieden, 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“*. Dennoch schließt die Kommission die Heranziehung eines alternativen Parameters nicht von vornherein aus, zumal sie es in ihrem Vorschlag für angebracht erklärt, dass *„auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand), erfasst werden.“* In seiner Entschließung vom Oktober wurde vom Parlament die Einführung des Parameters Masse entschieden abgelehnt und die Option der Fahrzeugstandfläche bekräftigt. Dem Berichterstatter ist klar, dass der Parameter Fahrzeugstandfläche aus ökologischer Sicht größere Garantien gewährt, da er weniger anfällig für potenzielle negative Auswirkungen ist (Vergrößerung der Masse, um ein weniger dringliches Reduktionsziel zu erhalten).

Der Berichterstatter reicht zunächst keine Änderungsanträge zum Vorschlag der Kommission ein, die die Änderung des Parameters Funktion betreffen, behält sich jedoch das Recht vor, seinen Standpunkt in den kommenden Phasen des Gesetzgebungsverfahrens zu ändern.

Was die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung betrifft, so schlägt der Berichterstatter vor, sie zur Finanzierung der zunehmenden Forschungsarbeiten (wie Technologien für umweltfreundliche und energieeffiziente Wärmekraftmaschinen und integrierte Sicherheitssysteme) und bahnbrechenden Technologien (z. B. Wasserstoff- und Brennstoffzellenantriebe, Hybridantriebe und Biokraftstoffe der zweiten Generation) einzusetzen.

Bezüglich der im Falle der Nichteinhaltung der festgelegten Ziele anzuwendenden Sanktionen stimmt der Berichterstatter dem Vorschlag der Kommission zu, wenn diese sich bereit erklärt, Lösungen zu prüfen, die das System in seiner ersten Anwendungsphase (2012-2015) flexibler machen könnten, und zugleich die besten Lösungen der Hersteller auszuzeichnen und Anreize für sie zu bieten.

Darüber hinaus schlägt der Berichterstatter eine Reihe technischer Anpassungen an den Vorschlag der Kommission vor, insbesondere die Streichung des Bezug auf die Masse von 2610 kg hinsichtlich des Geltungsbereichs, da seiner Ansicht nach zu viele schwere

Fahrzeuge vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen wären.

Abschließend nimmt der Berichterstatter Änderungen an dem Artikel zu den Informationen für die Verbraucher vor, da dieses Thema seiner Auffassung nach durch die Richtlinie 1999/94/EG geregelt werden sollte.