



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2014 - 2019

Plenarsitzungsdokument

A8-0270/2015

29.9.2015

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen
(COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Albert Deß

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	26
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ	28
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR	47
VERFAHREN.....	69

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen (COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2014)0028),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0027/2014),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 29. April 2014¹,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A8-0270/2015),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1 a (neu)

¹ ABl. C 311 vom 12.9.2014, S. 55.

(1a) Die Problematik der Luftverschmutzung und der Klimafolgen des Straßenverkehrs ist ein breites und komplexes Thema. Um in Bezug auf Emissionen im Straßenverkehr einen umfassenden Ansatz zu gewährleisten, sollte sichergestellt werden, dass geringfügige legislative Änderungen, bei denen die Gefahr besteht, dass durch sie Konflikte mit den Zielen anderer Rechtsvorschriften entstehen, und die womöglich mit unverhältnismäßigen Folgen für den Wettbewerb zwischen regeltreuen Herstellern einhergehen, vermieden werden.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

(2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, so gilt Methan gleichwohl als ein starkes Treibhausgas. Aus diesem Grund und in Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6)² und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, Methanemissionen in die Berechnung der CO₂-Emissionen

(2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, so gilt Methan gleichwohl als ein starkes Treibhausgas **und als bedeutsamer Ozonvorläufer**. Aus diesem Grund und in Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6)² und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, **für den Zeitraum nach 2020** Methanemissionen in die Berechnung

aufzunehmen.

der CO₂-Emissionen aufzunehmen,
***nachdem sie eine klare und detaillierte
Folgenabschätzung vorgenommen hat,
bei der die ordnungsgemäße Umrechnung
von Methanemissionen in CO₂-
Emissionen und deren Machbarkeit im
Rahmen der Überarbeitung der
Rechtsvorschriften der Union zur
Verringerung der CO₂-Emissionen von
leichten Nutzfahrzeugen und
Personenkraftwagen bewertet wird.***

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) ***Für eine erleichterte Einführung von Erdgas-Fahrzeugen*** sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) ***erhöht*** werden und die Auswirkungen von ***Methan-Emissionen sollten berücksichtigt*** und als CO₂-Äquivalent ***für Regulierungs- und Verbraucherinformationzwecke ausgedrückt werden.***

Geänderter Text

(3) ***Um erdgasbetriebene und benzinbetriebene Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Emissionen nach gleichen Maßstäben zu messen,*** sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) ***auf der Grundlage einer klaren und detaillierten Folgenabschätzung überprüft*** werden, und ***es sollte erwogen werden,*** die Auswirkungen von ***Methanemissionen zu berücksichtigen*** und als CO₂-Äquivalent ***auszudrücken.***

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Das Prüfverfahren, das den Emissionsmessungen für die EG-Typgenehmigung zugrunde liegt, sollte die unter tatsächlichen Fahrbedingungen festgestellten Emissionsniveaus widerspiegeln. Daher sollten Emissionskontrollsysteme und Prüfzyklen unter Berücksichtigung tatsächlicher Fahrbedingungen konzipiert werden, insbesondere in städtischen Gebieten, wo die Fahrbedingungen wechseln.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Bei modernen Dieselfahrzeugen wird ein hoher und weiterhin steigender Ausstoß des NO₂-Anteils an den gesamten NO_x-Emissionen verzeichnet, was zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht vorausgesehen wurde. Die meisten Probleme hinsichtlich der Luftqualität in den betroffenen städtischen Gebieten sind offenbar auf direkte NO₂-Emissionen zurückzuführen. Daher sollte ***ein geeigneter Emissionsgrenzwert eingeführt werden.***

(4) Bei modernen Dieselfahrzeugen wird ein hoher und weiterhin steigender Ausstoß des NO₂-Anteils an den gesamten NO_x-Emissionen verzeichnet, was zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht vorausgesehen wurde. Die meisten Probleme hinsichtlich der Luftqualität in den betroffenen städtischen Gebieten sind offenbar auf direkte NO₂-Emissionen zurückzuführen. Daher sollte ***die Kommission nach einer detaillierten und eingehenden Folgenabschätzung prüfen, ob legislative Maßnahmen erforderlich sind, um zusätzlich zu den bestehenden Grenzwerten für NO_x-Emissionen eigene Grenzwerte für NO₂ oder um neue Grenzwerte für NO_x-Emissionen festzusetzen.***

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte für CO und Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) nach einem Kaltstart bei niedrigen Temperaturen wurden von den in der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ enthaltenen Euro-3-Anforderungen übernommen und scheinen unter Berücksichtigung des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnologie und der **Anforderungen an die** Luftqualität veraltet. Ferner legen Luftqualitätsprobleme und Ergebnisse der Messungen von Fahrzeugemissionen die Notwendigkeit nahe, einen geeigneten Grenzwert für NO_x/NO₂-Emissionen einzuführen. Daher sollten gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeitete Grenzwerte eingeführt werden.

⁴ Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

Geänderter Text

(5) Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte für CO und Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) nach einem Kaltstart bei niedrigen Temperaturen wurden von den in der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ enthaltenen Euro-3-Anforderungen übernommen und scheinen unter Berücksichtigung des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnologie und der **erforderlichen optimalen** Luftqualität, **die die öffentliche Gesundheit nicht gefährdet**, veraltet. Ferner legen Luftqualitätsprobleme und Ergebnisse der Messungen von Fahrzeugemissionen die Notwendigkeit nahe, einen geeigneten Grenzwert für NO_x/NO₂-Emissionen einzuführen. Daher sollten gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeitete Grenzwerte eingeführt werden – **auch für moderne Dieselfahrzeuge**.

⁴ Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

(6) Der in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ festgelegte Grenzwert ist eine Anforderung, mit der der Ammoniakschlupf aus der NO_x-Nachbehandlung, bei der Harnstoff als Reagens für die NO_x-Reduktion verwendet wird, begrenzt werden soll. Der NH₃-Grenzwert sollte daher nur bei diesen Technologien, aber nicht im Falle von Fremdzündungsmotoren angewendet werden.

entfällt

⁵ **Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).**

Änderungsantrag 8

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)**

(6a) Das Potenzial zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit des Schadstoff- und Treibhausgasausstoßes durch ein effizientes Fahrverhalten, das sogenannte umweltbewusste Fahren, wird unzureichend genutzt. Das liegt hauptsächlich daran, dass die Fahrer

nicht ausreichend darüber informiert oder dafür sensibilisiert sind, wie man effizient fahren kann. Die technischen Möglichkeiten, um umweltbewusstes Fahrverhalten zu fördern, beruhen im Wesentlichen auf zwei Arten von fahrzeuginternen Systemen: Kraftstoffverbrauchsmessern und Gangwechselanzeigen. Der Einbau von Kraftstoffverbrauchsmessern würde zudem die Fahrzeughersteller nicht in großem Umfang belasten. Somit sollte die Kommission im Anschluss an die mit dieser Verordnung einhergehende Folgenabschätzung durch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 Kraftstoffverbrauchsmesser für leichte und schwere Nutzfahrzeuge verbindlich vorschreiben. Die Kommission sollte ferner in Erwägung ziehen, den obligatorischen Einbau von Gangwechselanzeigen nicht nur bei Personenkraftwagen, sondern bei allen leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorzuschreiben.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Damit die Luftqualitätsziele der EU erreicht werden und eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen gewährleistet ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer Bezugsmasse von mehr als

Geänderter Text

(7) Damit die Luftqualitätsziele der EU erreicht werden, **die in den Luftqualitätsstandards der Union und in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} festgelegt sind, und** eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen gewährleistet ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte

2 610 kg und einer **Höchstmasse** von nicht mehr als 5 000 kg; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren; **den Austausch der Informationen über die Masse der CO₂-Emissionen durch Informationen über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente in der Konformitätsbescheinigung; die Anhebung oder Entfernung des Grenzwerts für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) im Falle von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren; einen Grenzwert für NO₂-Emissionen sowie Grenzwerte für Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für Fahrzeuge, für die aufgrund der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm eine Genehmigung erteilt wurde.** Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **technisch zulässigen Gesamtmasse** von nicht mehr als 5 000 kg; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

1a Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 1

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **Höchstmasse** von nicht mehr als 5 000 kg.

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **Höchstmasse** von nicht mehr als 5 000 kg zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

* ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Geänderter Text

2. Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **technisch zulässigen Gesamtmasse** von nicht mehr als 5 000 kg.

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **technisch zulässigen Gesamtmasse** von nicht mehr als 5 000 kg zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

* ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) In Artikel 5 wird folgender Absatz eingefügt:

„1a. Der Hersteller rüstet alle Kategorien von Fahrzeugen, die unter den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gemäß den Anforderungen dieser Verordnung mit Kraftstoffverbrauchsmessern aus.“

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) In Artikel 5 Absatz 3 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„(ea) die Ausrüstung von Fahrzeugen mit Kraftstoffverbrauchsmessern, die dem Fahrer präzise, ständig sichtbare Informationen über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs liefern, darunter mindestens folgende Daten: momentaner Kraftstoffverbrauch (l/100 km oder mpg (Meilen pro Gallone)), durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch (l/100 km oder mpg), Kraftstoffverbrauch im Leerlauf (l/Stunde oder Meile/Stunde) und geschätzte Reichweite des Fahrzeugs auf der Grundlage des jeweiligen Kraftstoffstands;“

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) In Artikel 5 Absatz 3 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„(ia) einen Übereinstimmungsfaktor, der das Verhältnis des maximalen Emissionsniveaus der Emissionen eines bestimmten Schadstoffs unter realen Bedingungen zum Euro-6-Grenzwert für diesen Schadstoff angibt und der auf den geringsten möglichen Wert festgelegt wird;“

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) In Artikel 5 Absatz 3 wird der folgende Unterabsatz angefügt:

„Die Kommission erlässt spätestens zum 31. Dezember 2016 einen delegierten Rechtsakt, um die in Absatz 1a und unter Buchstabe ea dieses Absatzes genannten Anforderungen zu ergänzen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2018 verweigern die nationalen Behörden die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen. Mit Wirkung vom

1. Januar 2019 betrachten die nationalen Behörden bei neuen Fahrzeugen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, die Konformitätsbescheinigungen als nicht mehr gültig und verbieten die Registrierung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.“

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken, **wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a** in Bezug auf folgende **Maßnahmen zu erlassen:**

a) die **Ersetzung** der Angaben über die Masse der CO₂-Emissionen in der in Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Übereinstimmungsbescheinigung **durch die** Angaben über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente, die die Summe der Masse der CO₂-Emissionen und der Methanemissionen, ausgedrückt als äquivalente Masse der CO₂-Emissionen in Bezug auf ihre Treibhauseffekte, **sind;**

b) **die Anhebung oder Abschaffung des Grenzwertes** für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren.

Geänderter Text

1. Ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken, **schlägt die Kommission gegebenenfalls legislative Maßnahmen** in Bezug auf folgende **Aspekte vor:**

a) die **Überprüfung** der Angaben über die Masse der CO₂-Emissionen in der in Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Übereinstimmungsbescheinigung **im Rahmen der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und auf Grundlage der** Angaben über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente, die **als** die Summe der Masse der CO₂-Emissionen und der Methanemissionen, ausgedrückt als äquivalente Masse der CO₂-Emissionen in Bezug auf ihre Treibhauseffekte, **betrachtet wird;**

b) **den Grenzwert** für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren, **der auf der Grundlage einer detaillierten Folgenabschätzung überprüft wird.**

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations und spätestens bei Inkrafttreten der Euro-6-Norm wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen, ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken:

Geänderter Text

2. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations und spätestens bei Inkrafttreten der Euro-6-Norm wird der Kommission die Befugnis übertragen, ***unverzüglich*** delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen, ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken:

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen. ***Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen, Anforderungen und Prüfzyklen nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten in Bezug auf Emissionen nicht mehr entsprechen, wird die Kommission im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 tätig und passt diese so an, dass sie den unter realen Fahrbedingungen entstehenden***

Geänderter Text

3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen.

Emissionen entsprechen.

Für sämtliche Fahrzeuge, die ab dem Jahr 2015 eine Typgenehmigung oder Zulassung erhalten, führt die Kommission einen Test zur Ermittlung der Emissionen unter realen Fahrbedingungen ein, um sicherzustellen, dass die Emissionskontrollsysteme wirksam sind und dass die Fahrzeuge die Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen mit einem Übereinstimmungsfaktor erfüllen, der nur die möglichen Toleranzwerte des spätestens 2017 bestehenden Emissionsmessverfahrens widerspiegelt.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe b
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Kommission *wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a zu erlassen, um* zusätzlich zu dem geltenden Grenzwert für die NO_x-Gesamtemissionen einen Grenzwert für NO₂-Emissionen für Fahrzeuge *festzulegen*, die den in Anhang I Tabelle 2 enthaltenen Euro-6-Emissionsgrenzwerten genügen und dementsprechend genehmigt wurden. Der Grenzwert für NO₂-Emissionen ist auf der Grundlage einer Folgenabschätzung festzulegen und die technische Machbarkeit sowie die in der Richtlinie (EG) Nr. 2008/50 des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegten Luftqualitätsziele *sind zu berücksichtigen*.

Geänderter Text

Die Kommission *schlägt gegebenenfalls* zusätzlich zu dem geltenden Grenzwert für die NO_x-Gesamtemissionen *legislative Maßnahmen für* einen Grenzwert für NO₂-Emissionen für Fahrzeuge *vor*, die den in Anhang I Tabelle 2 enthaltenen Euro-6-Emissionsgrenzwerten genügen und dementsprechend genehmigt wurden. Der Grenzwert für NO₂-Emissionen ist auf der Grundlage einer *klaren und detaillierten* Folgenabschätzung festzulegen und *berücksichtigt* die technische Machbarkeit sowie *darüber hinaus* die in der Richtlinie (EG) Nr. 2008/50 des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegten Luftqualitätsziele.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe c
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Kommission **erhält die Befugnis, delegierte Rechtsakte im Einklang mit Artikel 14a zu erlassen**, um die Tabelle 4 von Anhang I so zu ändern und zu ergänzen, dass Grenzwerte für die Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für solche Fahrzeuge festgelegt werden können, die den in Tabelle 2 von Anhang I enthaltenen Euro-6-Emissionsgrenzwerten genügen und dementsprechend genehmigt wurden. Die Grenzwerte für **Emissionen von NO_x und NO_2 sind** auf der Grundlage einer Folgenabschätzung **festzulegen** und die technische Machbarkeit sowie die in der Richtlinie (EG) Nr. 2008/50 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Luftqualitätsziele **sind zu berücksichtigen**.

Geänderter Text

5. Die Kommission **übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gegebenenfalls einen Vorschlag**, um die Tabelle 4 von Anhang I so zu ändern und zu ergänzen, dass Grenzwerte für die Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für solche Fahrzeuge festgelegt werden können, die den in Tabelle 2 von Anhang I enthaltenen Euro-6-Emissionsgrenzwerten genügen und dementsprechend genehmigt wurden. Die Grenzwerte für **Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen werden** auf der Grundlage einer Folgenabschätzung **festgelegt, die sich auf Kohlenstoffmonoxid (CO), Kohlenstoffwasserstoffe (HC), Stickstoffoxide (NO_x) und Stickstoffdioxid (NO_2) bezieht, und berücksichtigen** die technische Machbarkeit sowie **verstärkt** die in der Richtlinie (EG) Nr. 2008/50 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Luftqualitätsziele.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2,

Geänderter Text

2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2,

Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 **Absätze 1 bis 5** genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** ab dem [...] **[Datum** des Inkrafttretens ist vom Amt für Veröffentlichungen **einzuführen]]übertragen**.

Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 **Absatz 2** genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem **[Datum** des Inkrafttretens **dieser Verordnung]** **[das Datum des Inkrafttretens** ist vom Amt für Veröffentlichungen **einzuführen]** übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) In Artikel 5 wird folgender Absatz eingefügt:

„2a. Die Hersteller rüsten alle Kategorien von Fahrzeugen, die unter den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gemäß den Anforderungen dieser Verordnung mit Kraftstoffverbrauchsmessern aus.“

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 b (neu)

Derzeitiger Wortlaut

4. **Die** Kommission **trifft**
Durchführungsmaßnahmen zu diesem
Artikel; **diese Durchführungsmaßnahmen**
betreffen unter anderem:

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(1b) In Artikel 5 Absatz 4 erhält der
Einleitungssatz folgende Fassung:**

**„4. Der Kommission wird die Befugnis
übertragen, delegierte Rechtsakte im
Einklang mit Artikel 12a zu erlassen, um
die besonderen Verfahren, Prüfungen
und Anforderungen für die
Typgenehmigung nach diesem Artikel,
einschließlich Anforderungen in Bezug
auf folgende Aspekte, zu entwickeln.“**

Geänderter Text

**(1c) In Artikel 5 Absatz 4 wird folgender
Buchstabe eingefügt:**

**„(ea) die Ausrüstung von Fahrzeugen mit
Kraftstoffverbrauchsmessern, die dem
Fahrer präzise, ständig sichtbare
Informationen über den tatsächlichen
Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs
liefern, darunter mindestens folgende
Daten: momentaner Kraftstoffverbrauch
(l/100 km oder mpg (Meilen pro
Gallone)), durchschnittlicher
Kraftstoffverbrauch (l/100 km oder mpg),
Kraftstoffverbrauch im Leerlauf (l/Stunde
oder Meile/Stunde) und geschätzte
Reichweite des Fahrzeugs auf der
Grundlage des jeweiligen
Kraftstoffstands;“**

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 d (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung auch durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Geänderter Text

(1d) In Artikel 5 Absatz 4 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:

„Die Kommission erlässt spätestens zum 31. Dezember 2016 einen delegierten Rechtsakt, um die in Absatz 2a und unter Buchstabe ea dieses Absatzes genannten Anforderungen zu ergänzen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2018 verweigern die nationalen Behörden die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2019 betrachten die nationalen Behörden bei neuen Fahrzeugen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, die Konformitätsbescheinigungen als nicht mehr gültig und verbieten die Registrierung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.“

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 e (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1e) Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter

Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor

Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 595/2009

Anhang I – Tabelle Euro-VI-Emissionsgrenzwerte – Zeile mit dem Eintrag „WHTC (PI)“

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) In der Tabelle „Euro-VI-Emissionsgrenzwerte“ von Anhang I erhält die Zeile mit dem Eintrag „WHTC (PI)“ folgende Fassung:

entfällt

„WHTC (PI)

4 000

160

500

460

-

10

(3)“.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3a

Die Kommission prüft, ob es angezeigt ist, eine Anforderung einzuführen, wonach Fahrzeuge mit Handschaltgetriebe, die

nicht in die Kategorie M₁ fallen, für die im Rahmen der derzeitigen Rechtsvorschriften der Union bereits eine entsprechende Anforderung besteht, mit einer Gangwechselanzeige ausgestattet werden müssen. Auf der Grundlage dieser Prüfung legt die Kommission gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag vor, um den Anwendungsbereich von Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} auf weitere Fahrzeugkategorien auszuweiten.

^{1a} Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Anlagen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

BEGRÜNDUNG

Dieser Vorschlag besteht aus einer Reihe verschiedener, relativ heterogener Maßnahmen, die vor allem darauf abzielen, für die menschliche Gesundheit schädliche Fahrzeugemissionen zu verringern. Im Detail betreffen sie die Festlegung spezifischer Emissionsgrenzwerte für NO₂ im Rahmen der umfassenderen NO_x-Emissionen, die Aufhebung des Ammoniak-Grenzwerts für Verbrennungsmotoren schwerer Nutzfahrzeuge, die Änderung der Emissionsgrenzwerte nach einem Kaltstart – ein „Erbe“ von früheren „Euro“-Stufen –, eine Maßnahme zur Anpassung der Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC), um die Einführung von Erdgas-Fahrzeugen zu erleichtern, eine Maßnahme zur Aufnahme von Methan als Treibhausgas, ausgedrückt als äquivalente Masse der CO₂-Emissionen, die jeder Kfz-Hersteller einhalten muss, sowie die Möglichkeit, das Spektrum der Fahrzeuge, auf die die Emissionsbestimmungen für leichte Nutzfahrzeuge angewandt werden können, von 2840 kg auf 5000 kg zu erhöhen. Eine weitere Reihe von Maßnahmen rein technisch-regulatorischer Art sind einige Fälle, bei denen eine Anpassung der Durchführungsbefugnisse in den aktuellen Rechtsakten an den Vertrag von Lissabon sowie einige neue Durchführungsbefugnisse als Instrument vorgeschlagen werden, um einige der vorgeschlagenen neuen Maßnahmen umzusetzen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind grundsätzlich zu begrüßen und auf jeden Fall dann, wenn sie im Hinblick auf die damit verbundenen Kosten und den Nutzen in Form von lebenswerteren und nachhaltigeren Städten – in denen eine steigende Zahl unserer Bürger konzentriert ist – sowie in Form von geringeren Kosten für die Gesundheitsfürsorge ausgewogen sind. Andererseits sollten Kfz-Hersteller nicht übereilt zu Maßnahmen getrieben werden, die für sie eine unverhältnismäßige Belastung darstellen. Wir sollten uns dessen bewusst sein, dass die Branche nach wie vor Mühe hat, die jüngste Wirtschaftskrise zu überwinden, und dass zusätzliche Kosten und Bürokratie möglichst gering gehalten werden sollten.

Der Berichterstatter möchte einige spezifische Aspekte des Vorschlags der Kommission und der vorgeschlagenen Änderungsanträge näher erläutern. Methan ist selbst kein luftverunreinigendes Gas und stellt für die menschliche Gesundheit keine Gefahr dar.

- Erdgas-Fahrzeuge stoßen ca. 25 % weniger CO₂ aus als Fahrzeuge mit Benzinmotor, und man kann nur spekulieren, welchen Marktanteil Erdgas-Fahrzeuge in Zukunft erobern werden. Derzeit stellen Erdgas-Fahrzeuge nur einen marginalen Teil der verwendeten Autoflotte dar. Außerdem führt das Ergebnis der Tests zur Ermittlung der Emissionen unter realen Fahrbedingungen zu Unsicherheit darüber, wie Emissionen, nicht nur von Methan, zu bewerten sind. Der Berichterstatter würde es vorziehen, wenn diese kleine Fahrzeugkategorie, die zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen beiträgt, nicht von Anfang an bestraft wird. Mit der in Artikel 14 Absatz 3 vorgesehenen Überprüfung oder alternativ dazu mit einer Überprüfung der CO₂-Gesetzgebung für Kfz sollte gewährleistet sein, dass die Kommission ermächtigt ist, neue Rechtsvorschriften vorzuschlagen, sobald Methan-Emissionen zu einem Problem werden.
- Die von der Kommission vorgeschlagene Ausweitung des Spektrums der Fahrzeuge, die auf Antrag des Herstellers unter die Emissionsbestimmungen für leichte Nutzfahrzeuge

fallen können, geht in die richtige Richtung, doch möchte der Berichterstatter hier sogar bis auf 7500 kg gehen. Damit werden weitere doppelte Genehmigungsverfahren und sonstige vermeidbare Verwaltungsschritte überflüssig.

- Ammoniak wird von schweren Nutzfahrzeugen mit Dieselmotor ausgestoßen, bei denen eine Vorrichtung zur Nachbehandlung zur Senkung der NO_x -Emissionen eingebaut ist, bei der Harnstoff als Reagens verwendet wird. Bei mit Erdgas betriebenen schweren Nutzfahrzeugen wird Ammoniak nicht eingesetzt, um die NO_x zu neutralisieren, weil praktisch kein NO_x erzeugt wird, sondern es ist direktes Ergebnis der Verbrennung von Erdgas. Wenn man für schwere Nutzfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor den Ammoniak-Grenzwert beibehält, würde dies teure Emissionsminderungssysteme erforderlich machen, was eine Diskriminierung dieser Kategorie darstellen würde, weil damit verhindert würde, dass alternative Kraftstofftechnologien wie Flüssiggas (LPG) und Erdgas (NG) wirtschaftlich rentabel werden. Der NH_3 -Grenzwert für Fremdzündungsmotoren sollte daher, wie von der Kommission vorgeschlagen, abgeschafft werden, während der bestehende Grenzwert von 10 ppm für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (d.h. Dieselfahrzeuge), die den Hauptanteil der Fahrzeugflotte darstellen, in Kraft bleiben soll.
- Was die Ausrichtung auf den Vertrag von Lissabon betrifft, sollen mit dem Vorschlag alte Komitologieverfahren an die delegierten Rechtsakte und die Durchführungsrechtsakte gemäß den Artikeln 290 und 291 AEUV angepasst werden. Damit würde die Kommission ermächtigt, derartige Rechtsakte im Zusammenhang mit einer großen Bandbreite an Bestimmungen, Verfahren und Grenzwerten betreffend die Anwendung der Euro-5- und Euro-6-Normen zu verabschieden. Wie dies in den meisten Rechtsakten der Fall ist, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte ab dem Inkrafttreten bis zum 30. Juni 2019 – d.h. dem Ende der laufenden Wahlperiode – und nicht, wie vorgeschlagen, auf unbestimmte Zeit übertragen werden, und es sollten die Standardbestimmungen für den Bericht der Kommission über die Befugnisübertragung und für die stillschweigende Verlängerung gelten.

2.7.2015

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen (COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

KURZE BEGRÜNDUNG

Mit dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen sollen spezifische Problembereiche angegangen werden, in denen Markt- und Regulierungsversagen die allgemeinen Bemühungen um die Verbesserung der Luftqualität in Ballungszentren in Europa sowie um die Reduzierung von gesundheitsschädlichen Abgasen und Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der Erderwärmung, der Luftverschmutzung und den Bemühungen um eine effizientere Ressourcennutzung behindern.

Schätzungsweise 400 000 Europäer sterben aufgrund schlechter Luftqualität vorzeitig; gleichzeitig laufen gegen 17 Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der Luftqualitätsrichtlinie. Die Art, in der Emissionen in Tests gemessen werden, weicht außerdem erheblich von den realen Bedingungen ab. Dabei sind die tatsächlichen Emissionen wesentlich höher als in den Tests vorausgesetzt wird.

Vor diesem Hintergrund bestand das Hauptziel darin, den Text durch die Änderungsanträge so zu verbessern, dass die meisten der bestehenden Probleme angegangen werden ohne dabei die Wirksamkeit und Rechtssicherheit der Verordnung zu beeinträchtigen. Gleichzeitig sollten einige der damit verbundenen Verwaltungslasten abgebaut werden.

Das sehr starke Treibhausgas Methan wird derzeit in der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Fahrzeugen nicht berücksichtigt. Mit dem Änderungsantrag der Verfasserin der Stellungnahme soll der Vorschlag diesbezüglich weiter konkretisiert werden, indem Methan durch die Berechnung als CO₂-Äquivalente in die Emissionsberechnungen einbezogen wird. Darüber hinaus machen die derzeit für leichte Personenkraftwagen und

Nutzfahrzeuge geltenden Massengrenzwerte eine doppelte Typenzulassung für bestimmte Fahrzeugplattformen erforderlich, was für die Hersteller solcher Fahrzeuge eine erhebliche Zusatzbelastung bedeutet. Durch den Änderungsantrag der Verfasserin der Stellungnahme zur Anhebung des Massengrenzwerts soll dieses Problem ausgeräumt werden. Gleichzeitig soll festgelegt werden, dass für diese Fahrzeuge ein Zugang zu Ferndiagnoseleistungen entsprechend den neuesten technischen Entwicklungen erforderlich ist.

Obwohl in den letzten Jahren die Partikelemissionen wesentlich reduziert werden konnten, sind wir der Meinung, dass Nanopartikel in die Berechnung der Partikelemissionen mit einbezogen werden müssen.

Da die Fahrzeugemissionen direkt mit dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängen und obligatorische Kraftstoffverbrauchsanzeigen auf der Instrumententafel und Getriebeschaltanzeigen bei leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in dieser Hinsicht Vorteile bieten können, wird die Kommission aufgefordert, eine Folgenabschätzung hierzu durchzuführen und einen Legislativvorschlag einzureichen, wenn die Ergebnisse der Folgenabschätzung dies nahelegen.

Da die technologische Entwicklung in diesem Bereich laufend voranschreitet, müssen der Kommission Befugnisse zur Änderung bestimmter nicht wesentlicher Elemente dieses Gesetzgebungsakts übertragen werden, sodass gegebenenfalls schnell reagiert werden kann. Da zudem die derzeitigen Prüfzyklen die realen Bedingungen nicht abbilden, fordert die Verfasserin der Stellungnahme eine unverzügliche Prüfung und Anpassung dieser Prüfzyklen, um eine Irreführung der Verbraucher und eine Produktentwicklung auf Basis ungenauer und falscher Daten zu vermeiden. Die Genauigkeit der Prüfzyklen sollte außerdem regelmäßig überprüft werden, da sich die Fahrbedingungen und das Verkehrsaufkommen mit der Zeit verändern. Zu diesem Zweck fordert die Verfasserin der Stellungnahme eine regelmäßige Überprüfung der Genauigkeit der Prüfzyklen im Abstand von zwei Jahren.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, so gilt Methan gleichwohl als ein starkes Treibhausgas. Aus diesem Grund und in

Geänderter Text

(2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, so gilt Methan gleichwohl als ein starkes Treibhausgas. Aus diesem Grund und in

Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6) und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, Methanemissionen in die Berechnung der CO₂-Emissionen aufzunehmen.

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission vom 19. Juli 2008 über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6)² und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, Methanemissionen ***nach Vornahme einer klaren und detaillierten Folgenabschätzung, bei der die ordnungsgemäße Umrechnung von Methanemissionen in CO₂-Emissionen und deren Machbarkeit bewertet wird, im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates^{3a}*** in die Berechnung der CO₂-Emissionen aufzunehmen.

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

^{3a} ***Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).***

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Für eine erleichterte Einführung von Erdgas-Fahrzeugen sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) **erhöht** werden und die Auswirkungen von Methan-Emissionen **sollten berücksichtigt** und als CO₂-Äquivalent für Regulierungs- und Verbraucherinformationsszwecke **ausgedrückt werden**.

Geänderter Text

(3) Für eine erleichterte Einführung von Erdgas-Fahrzeugen sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) **auf der Grundlage einer klaren und detaillierten Analyse der Auswirkungen überprüft** werden und **es sollte erwogen werden**, die Auswirkungen von Methan-Emissionen **zu berücksichtigen** und als CO₂-Äquivalent für Regulierungs- und Verbraucherinformationsszwecke **auszudrücken**.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Bei modernen Dieselfahrzeugen wird ein hoher und weiterhin steigender Ausstoß des NO₂-Anteils an den gesamten NO_x-Emissionen verzeichnet, was zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht vorausgesehen wurde. Die meisten Probleme hinsichtlich der Luftqualität in den betroffenen städtischen Gebieten sind offenbar auf direkte NO₂-Emissionen zurückzuführen. **Daher** sollte ein geeigneter Emissionsgrenzwert eingeführt werden.

Geänderter Text

(4) Bei modernen Dieselfahrzeugen wird ein hoher und weiterhin steigender Ausstoß des NO₂-Anteils an den gesamten NO_x-Emissionen verzeichnet, was zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht vorausgesehen wurde. Die meisten Probleme hinsichtlich der Luftqualität in den betroffenen städtischen Gebieten sind offenbar auf **giftige NO_x- und** direkte NO₂-Emissionen zurückzuführen. **Aus diesem Grunde** sollte **dringend** ein geeigneter Emissionsgrenzwert eingeführt werden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

(5) Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte für CO und Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) nach einem Kaltstart bei niedrigen Temperaturen wurden von den in der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ enthaltenen Euro-3-Anforderungen übernommen und scheinen unter Berücksichtigung des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnologie und der Anforderungen an die Luftqualität veraltet. Ferner legen Luftqualitätsprobleme und Ergebnisse der Messungen von Fahrzeugemissionen die Notwendigkeit nahe, einen geeigneten Grenzwert für NO_x/NO₂-Emissionen einzuführen. Daher sollten gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeitete Grenzwerte eingeführt werden.

(5) Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte für CO und Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) nach einem Kaltstart bei niedrigen Temperaturen wurden von den in der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ enthaltenen Euro-3-Anforderungen übernommen und scheinen unter Berücksichtigung des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnologie und der Anforderungen an die Luftqualität veraltet. Ferner legen Luftqualitätsprobleme und Ergebnisse der Messungen von Fahrzeugemissionen die Notwendigkeit nahe, einen geeigneten Grenzwert für NO_x/NO₂-Emissionen einzuführen. ***Verkehr sorgt für 41 % der NO_x-Emissionen und ist damit die Hauptursache dieser Emissionen. Insbesondere liegt die hohe Effizienz der modernen Motoren an höheren Verbrennungstemperaturen, die wiederum für eine höhere Menge an NO_x sorgen. Andererseits ist NO₂ für die Bildung von Ozon, sauren Regen und Reizungen der Atemwege des Menschen verantwortlich.*** Daher sollten gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeitete Grenzwerte eingeführt werden.

⁴ Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

⁴ Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

(6a) Das Potenzial zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und somit der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen durch kraftstoffsparendes Fahrverhalten wurde bisher unzureichend genutzt. Das liegt hauptsächlich daran, dass die Fahrer nicht genügend darüber informiert und/oder dafür sensibilisiert sind, wie man kraftstoffsparend fahren kann. Bei den technischen Mittel, die ein kraftstoffsparendes Fahrverhalten ermöglichen, sollten zwei Arten von im Fahrzeug integrierten Systemen im Vordergrund stehen: Kraftstoffverbrauchsmesser (KVM) und Gangwechselanzeigen (GWA).

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 b (neu)

(6b) Aus der Folgenabschätzung der Kommission geht hervor, dass ein Einbau von KVM keine signifikante Belastung für die Fahrzeughersteller darstellen würde. Sie können zu relativ geringen Kosten eingebaut werden. Derzeit sind KVM oft nicht verfügbar oder werden als Teil von Sonderpaketen verkauft, was ihren breiten Einsatz verhindert. Auch dann, wenn solche Geräte zur Verfügung stehen, werden sie oft auf eine Weise eingebaut, die für die Förderung einer kraftstoffsparenden Fahrweise nicht geeignet ist (z. B. keine dauerhafte Sichtbarkeit, keine Informationen zum momentanen Kraftstoffverbrauch, Abweichungen zwischen dem angezeigten und dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch). Gleichzeitig würde eine breite Verfügbarkeit von KVM es

Fahrzeugnutzern erlauben, ihre Emissionen zu senken und den Kraftstoffverbrauch zu überwachen. Dies würde folglich die Verbraucher in die Lage versetzen, beim Kauf eines Fahrzeugs fundiertere Entscheidungen zu treffen. Schließlich könnten die Verbraucher insbesondere beim Kauf eines Gebrauchtwagens eine Entscheidung treffen, die auch auf realistischen Angaben zum Kraftstoffverbrauch beruht.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen gewährleistet ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, **delegierte** Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M1, M2, N1 und N2 mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als **5.000 kg**; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren; **den Austausch** der Informationen über die

Geänderter Text

(7) Damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen gewährleistet ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M1, M2, N1 und N2 mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als **7 500 kg**; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, **einschließlich Ferndiagnoseleistungen**, zu gewähren; **die**

Masse der CO₂-Emissionen durch Informationen über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente in der Konformitätsbescheinigung; die Anhebung **oder Entfernung** des Grenzwerts für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) im Falle von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren; **einen** Grenzwert für NO₂-Emissionen sowie Grenzwerte für Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für Fahrzeuge, für die aufgrund der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm eine Genehmigung erteilt wurde. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Überprüfung der Informationen über die Masse der CO₂-Emissionen durch Informationen über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente in der Konformitätsbescheinigung; die Anhebung des Grenzwerts für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) im Falle von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren; **die Annahme eines überarbeiteten Verfahrens für die Messung der Partikelmasse, einschließlich der Nanopartikelmasse, einen** Grenzwert für NO₂-Emissionen sowie Grenzwerte für Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für Fahrzeuge, für die aufgrund der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm eine Genehmigung erteilt wurde. **Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Expertenebene – durchführt. Bei** der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Mit dem **Vertrag von Lissabon** wurde dem Gesetzgeber die Möglichkeit eingeräumt, der Kommission die Befugnis

Geänderter Text

(8) Mit dem **AEUV** wurde dem Gesetzgeber die Möglichkeit eingeräumt, der Kommission die Befugnis zu

zu übertragen, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen. Die Maßnahmen, die unter diese Befugnisübertragung gemäß Artikel 290 Absatz 1 AEUV fallen können, entsprechen im Grundsatz denen, die unter das Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates fallen⁶. Es ist daher notwendig, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die das Regelungsverfahren mit Kontrolle regeln, an Artikel 290 AEUV anzupassen.

übertragen, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen. Die Maßnahmen, die unter diese Befugnisübertragung gemäß Artikel 290 Absatz 1 AEUV fallen können, entsprechen im Grundsatz denen, die unter das Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates fallen⁶. Es ist daher notwendig, die **einschlägigen** Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die das Regelungsverfahren mit Kontrolle regeln, an Artikel 290 AEUV anzupassen. **Diese Befugnisübertragung sollte der Kommission mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung für eine Dauer von vier Jahren gewährt werden und könnte sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge verlängern.**

⁶ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

⁶ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 1

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 2 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*

Geänderter Text

Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*

mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als **5.000 kg**.

* ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als **7 500 kg**.

* ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 1

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 2 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als **5 000 kg** zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 1 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 3 – Absatz 1 – Ziffer 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als **7 500 kg** zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

(1a) In Artikel 3 wird folgende Ziffer

eingefügt:

„(17a) ‚Kraftstoffverbrauchsmesser‘ (KVM) ein Gerät, das den Fahrer mit genauen Angaben über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs versorgt und dazu zumindest folgende Daten anzeigt: den aktuellen Kraftstoffverbrauch (l/100 km), den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch (l/100 km), den Kraftstoffverbrauch im Leerlauf (l/Std.) und den Kraftstoffverbrauch über die gesamte Lebensdauer (l).

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 1 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 3 – Absatz 1 – Ziffer 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) In Artikel 3 wird folgende Ziffer eingefügt:

„(17b) ‚normaler Gebrauch‘ alle Straßen- und Fahrbedingungen, die im europäischen Straßennetz möglich sind.“

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(2a) Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

1. Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und

1. Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und

montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

Wenn bei Testverfahren Korrekturfaktoren (KF) zur Messung realer Emissionen verwendet werden, stellen diese KF nur die Messungenaugigkeit der verwendeten Geräte dar.

Der Hersteller gewährleistet die Wirksamkeit der Emissionskontrollsysteme auch in Bezug auf die Grenzwerte für NO_x und NO₂.

Der Hersteller rüstet die Fahrzeuge mit KVM aus, die den Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Der folgende Buchstabe wird eingefügt:

„ia) KVM,“

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 4

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission wird ermächtigt, zur Umsetzung der Artikel 6 und 7 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a zu erlassen.

Die Kommission wird ermächtigt, zur Umsetzung der Artikel 6 und 7 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a zu erlassen.

Dazu gehören auch die Festlegung und Aktualisierung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD- und Reparatur- und Wartungsinformationen, wobei den spezifischen Erfordernissen von KMU besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Dazu gehören auch die Festlegung und Aktualisierung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD- und Reparatur- und Wartungsinformationen, **einschließlich Ferndiagnoseleistungen**, wobei den spezifischen Erfordernissen von KMU besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) die **Ersetzung** der Angaben über die Masse der CO₂-Emissionen in der in Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Übereinstimmungsbescheinigung **durch die** Angaben über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente, die die Summe der Masse der CO₂-Emissionen und der Methanemissionen, ausgedrückt als äquivalente Masse der CO₂-Emissionen in Bezug auf ihre Treibhauseffekte, **sind**;

Geänderter Text

(a) die **Überprüfung** der Angaben über die Masse der CO₂-Emissionen in der in Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Übereinstimmungsbescheinigung **im Rahmen der Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und auf Grundlage der** Angaben über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente, die **als** die Summe der Masse der CO₂-Emissionen und der Methanemissionen, ausgedrückt als äquivalente Masse der CO₂-Emissionen in Bezug auf ihre Treibhauseffekte, **betrachtet werden sollte**;

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) die Anhebung **oder Abschaffung** des Grenzwertes für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen

Geänderter Text

(b) die Anhebung des Grenzwertes für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) für Fahrzeuge mit

(THC) für Fahrzeuge mit
Fremdzündungsmotoren

Fremdzündungsmotoren.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations und spätestens bei Inkrafttreten der Euro-6-Norm wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen, ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken:

Geänderter Text

2. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations und spätestens bei Inkrafttreten der Euro-6-Norm wird der Kommission die Befugnis übertragen, **unverzüglich** delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen, ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken:

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) die Annahme eines überarbeiteten Verfahrens für die Messung der Partikelmasse und eines Partikelzahlgrenzwertes.

Geänderter Text

(b) die Annahme eines überarbeiteten Verfahrens für die Messung der Partikelmasse, **einschließlich der Nanopartikelmasse**, und eines Partikelzahlgrenzwertes;

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen. ***Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen, Anforderungen und Prüfzyklen nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten in Bezug auf Emissionen nicht mehr entsprechen, wird die Kommission im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 tätig und passt diese*** so an, dass sie den unter realen Fahrbedingungen entstehenden Emissionen entsprechen.

Geänderter Text

3. Die Kommission überprüft ***schnellstmöglich*** die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen. ***Nach dieser Überprüfung passt die Kommission*** Verfahren, ***Prüfzyklen und*** Anforderungen ***mittels delegierter Rechtsakte gemäß*** Artikel 5 Absatz 3 so an, dass sie den unter realen Fahrbedingungen entstehenden Emissionen entsprechen. ***Diese Überprüfung wird alle zwei Jahre durchgeführt.***“

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 6

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 14 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 1 ***bis 5*** genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission ***auf unbestimmte Zeit*** ab dem [...] ***[Datum des Inkrafttretens ist vom Amt für Veröffentlichungen einzufügen]*** übertragen.

Geänderter Text

2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 1 ***bis 5*** genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission ***für die Dauer von vier Jahren*** ab dem ...* ***übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von vier Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.***

** ABl.: Bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.*

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 3 – Nummer 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) In Artikel 3 wird folgende Nummer angefügt:

„16a. ‚Kraftstoffverbrauchsmesser‘ (KVM) ein Gerät, das den Fahrer mit genauen Angaben über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs versorgt und mindestens folgende Daten anzeigt: den aktuellen Kraftstoffverbrauch (l/100 km), den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch (l/100 km), den Kraftstoffverbrauch im Leerlauf (l/Std.) und den Kraftstoffverbrauch über die gesamte Lebensdauer (l).“

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Folgender Unterabsatz wird eingefügt:

„Der Hersteller rüstet die Fahrzeuge mit KVM aus, die den Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen.“

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Nummer 1 c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 595/2009

Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe k a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) In Artikel 5 Absatz 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

„ka) KVM,“

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 595/2009

Anhang I – Tabelle „Euro-VI-Emissionsgrenzwerte“ – Spalte 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(β)“.

(β) 6,0 x 10¹¹“.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3a

Gangwechselanzeigen

Die Kommission bewertet bis spätestens 30. Juni 2016, ob es angezeigt ist, eine Anforderung einzuführen, wonach Fahrzeuge mit Handschaltgetriebe mit Ausnahme von Fahrzeugen der Kategorie M1, für die im Rahmen der derzeitigen Rechtsvorschriften der Union bereits eine entsprechende Anforderung gilt, mit einem Gangwechselanzeiger ausgestattet werden müssen. Auf Basis dieser Prüfung legt die Kommission gegebenenfalls einen

Legislativvorschlag vor, der den Anwendungsbereich des Artikels 11 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} auf weitere Fahrzeugkategorien ausweitet.

Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Anlagen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

VERFAHREN

Titel	Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 6.2.2014		
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 6.2.2014		
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Róza Gräfin von Thun und Hohenstein 3.12.2014		
Prüfung im Ausschuss	6.5.2015	4.6.2015	22.6.2015
Datum der Annahme	29.6.2015		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	20 9 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Dita Charanzová, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Lara Comi, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Vicky Ford, Evelyne Gebhardt, Antanas Guoga, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Eva Paunova, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Marco Zullo		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Lucy Anderson, Pascal Arimont, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Lambert van Nistelrooij		

19.6.2015

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen (COM(2014)0028 – C8-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

KURZE BEGRÜNDUNG

I. Vorschlag der Kommission

Der Zweck dieses Vorschlags ist die Einführung einer Reihe von Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen. Der Vorschlag besteht aus fünf Maßnahmen, mit denen folgende Ziele erreicht werden sollen:

- zu verhindern, dass die derzeitigen Ammoniak- (NH₃-) Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge die Marktakzeptanz bestimmter Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, insbesondere mit Erdgas betriebener Fahrzeuge, beeinträchtigen;
- den oberen Massegrenzwert aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu erhöhen, um es den Herstellern zu ermöglichen, nach eigener Wahl eine Typgenehmigung für Fahrzeuge nach dem für leichte Nutzfahrzeuge oder für schwere Nutzfahrzeuge geltenden Recht zu erhalten;
- die Kommission zu ermächtigen, für leichte Nutzfahrzeuge unter der Euro-6-Norm strengere Grenzwerte für Emissionen bei niedriger Temperatur einzuführen;
- die Kommission zu ermächtigen, für leichte Nutzfahrzeuge unter der Euro-6-Norm Grenzwerte für NO₂-Emissionen einzuführen;
- die Kommission zu ermächtigen, die Deregulierung von Methan- (CH₄-) Emissionen nach den Rechtsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge vorzuschlagen, sofern Methan-

Emissionen als CO₂-äquivalente Emissionen in das EU-Recht einbezogen und für Personenfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge verbindliche CO₂-Emissionsziele festgelegt werden.

II. Allgemeiner Standpunkt der Verfasserin der Stellungnahme

Die Verfasserin der Stellungnahme begrüßt den Vorschlag der Kommission, insbesondere was die darin enthaltenen Bestimmungen zur Einführung von Grenzwerten für NO₂-Emissionen und strengerer Grenzwerte für Emissionen bei niedriger Temperatur für leichte Nutzfahrzeuge und zur Beseitigung unnötigen Verwaltungsaufwands bei der Typgenehmigung von Fahrzeugen, die keine positive Auswirkung auf die Umwelt aufweisen, anbelangt.

Verunreinigung der Luft, sowohl in Gebäuden als auch im Freien, stellt ein erhebliches Umweltrisiko für die menschliche Gesundheit dar. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt, dass allein die Luftverunreinigung im Freien in Städten weltweit jährlich 1,3 Millionen Todesfälle verursacht. Lang anhaltende Belastung und Spitzenbelastung können zu vielfältigen Auswirkungen auf die Gesundheit führen, die von geringfügigen Auswirkungen auf das Atmungssystem bis zu vorzeitiger Mortalität reichen. Zwei Schadstoffe, bodennahes Ozon (O₃) und Feinstaub (PM_{2,5}), gelten gemeinhin als die problematischsten. Allein erhöhte Ozonkonzentrationen werden in der EU mit 21 000 vorzeitigen Todesfällen jährlich in Verbindung gebracht. Nach Angaben der WHO verkürzt die Belastung durch Partikel die Lebenserwartung jedes Menschen in Europa um durchschnittlich fast ein Jahr.

Auspuffemissionen von leichten und schweren Nutzfahrzeugen tragen erheblich zur Verunreinigung der Luft bei. Dies ist besonders problematisch in städtischen Ballungsräumen, in denen die Kraftfahrzeug- und Bevölkerungsdichte höher ist. Auf den Straßenverkehr entfallen über 40 % der NO_x-Emissionen. Neben seinen unmittelbaren Auswirkungen auf die Gesundheit ist NO₂, ein Bestandteil der Stickoxide (NO_x), auch die Hauptquelle für Nitrat-Aerosole, die einen wesentlichen Anteil der Partikel und – bei Vorhandensein von ultraviolettem Licht – des Ozons ausmachen. Hierdurch verschlimmern NO₂-Emissionen die Probleme durch Verunreinigung mit O₃ und PM_{2,5}. Neue Kraftfahrzeuge sind durchschnittlich energieeffizienter und stoßen weniger Schadstoffe aus als ältere. Allerdings schlägt sich das wegen der anhaltenden Zunahme des Straßenverkehrsvolumens nicht in einem äquivalenten Rückgang der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr nieder.

Interessanterweise zielt der Vorschlag der Kommission darauf ab, einige dieser Probleme durch die Lockerung der Emissionsgrenzwerte für Ammoniak (NH₃) aus schweren Nutzfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren und Methan (CH₄) aus leichten Nutzfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren zu beheben. Mit solchen Bestimmungen soll die Marktakzeptanz von mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen gefördert werden, bei denen es schwerfällt, die derzeitigen Emissionsgrenzwerte für NH₃ und CH₄ einzuhalten. Es wird erwartet, dass sich die zunehmende Ersetzung von Diesel- durch Erdgasfahrzeuge, insbesondere in städtischen Ballungsräumen, in Bezug auf die NO_x- und CO₂-Emissionen deutlich positiv auf die Umwelt auswirken würde.

Allerdings schlägt die Kommission vor, diese positive Auswirkung auf die Umwelt mit potenziell leicht höheren NH₃- (Ammoniak-) und CH₄- (Methan-) Emissionen auszugleichen. In der Folgenabschätzung wurde nachgewiesen, dass die Zunahme der NH₃-Emissionen durch

die Abschaffung des Grenzwerts für mit Erdgas betriebene schwere Nutzfahrzeuge kaum ins Gewicht fallen würde. Daher könnte die Gesamtauswirkung dieser Option auf die Umwelt als positiv erachtet werden, wenn man die niedrigeren NO_x- und CO₂-Emissionen durch die voraussichtliche verstärkte Nutzung von Erdgas-Fahrzeugen berücksichtigt, die derzeit nur einen marginalen Marktanteil haben. Was Methanemissionen anbelangt, sollte die Kommission den Grenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) bei leichten Nutzfahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren nur anheben, wenn dies durch eine allgemeine Verringerung des Treibhausgas effekts der kombinierten Gesamtemissionen an CO₂ und Methan ausgeglichen würde. Die Verfasserin der Stellungnahme betont, dass die Kommission die Entwicklung der Ammoniak- und Methanemissionen aus in Verkehr gebrachten Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor weiter verfolgen und, falls nötig, geeignete Maßnahmen vorschlagen sollte.

Abschließend möchte die Verfasserin der Stellungnahme sicherstellen, dass neue Kraftfahrzeuge mit Systemen ausgerüstet sind, die den Fahrer bei einem umweltaffizienten Fahrstil unterstützen, um den Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen zu verringern. In ihrer Folgenabschätzung hat die Kommission gründlich untersucht, welche Vorteile es einbringt, neue Fahrzeuge zu minimalen Kosten mit Kraftstoffverbrauchsmessern und Gangwechselanzeigern auszurüsten. Daher erachtet die Verfasserin es als notwendig, diese Systeme gemäß den Erkenntnissen aus der Folgenabschätzung der Kommission als Standardmerkmal neuer Fahrzeuge einzuführen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, *so* gilt Methan **gleichwohl** als ein starkes Treibhausgas. Aus diesem Grund und in Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften

Geänderter Text

(2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, gilt Methan als ein starkes Treibhausgas. Aus diesem Grund und in Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den

über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6)² und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, Methanemissionen in die Berechnung der CO₂-Emissionen aufzunehmen.

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6)² und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, **im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 nach einer Anhörung der Interessenträger und, falls notwendig, einer Folgenabschätzung** Methanemissionen in die Berechnung der CO₂-Emissionen aufzunehmen.

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Für eine erleichterte Einführung von Erdgas-Fahrzeugen sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) erhöht werden **und die Auswirkungen von Methan-Emissionen sollten berücksichtigt und als CO₂-Äquivalent für Regulierungs- und Verbraucherinformationzwecke ausgedrückt werden.**

Geänderter Text

(3) Für eine erleichterte Einführung von Erdgas-Fahrzeugen sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) erhöht werden. **Allerdings sollte der Höchstwert der zulässigen Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) so festgesetzt werden, dass die mögliche Zunahme der Methanemissionen aus Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren durch eine**

allgemeine Verringerung des Treibhauseffekts der kombinierten Gesamtemissionen von CO₂ und Methan aus diesen Fahrzeugen ausgeglichen würde.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Ergebnisse des Prüfverfahrens, das den Emissionsverordnungen für die EU-Typgenehmigung zugrunde liegt, sollten unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Auswertungen des mit Unionsmitteln finanzierten Projekts Artemis die unter tatsächlichen Fahrbedingungen festgestellten Emissionsniveaus zur Geltung bringen. Daher sollten Emissionskontrollsysteme und Prüfzyklen so konzipiert werden, dass sie tatsächlichen Fahrbedingungen entsprechen, insbesondere in städtischen Gebieten, wo die Fahrbedingungen viel wechselhafter sind als der standardisierte Prüfzyklus.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Um das Ziel der Verringerung der Umweltauswirkungen der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs zu erreichen, ist es notwendig, Brennstoffe mit einem hohen Kohlenstoffgehalt stufenweise durch solche mit einem geringeren Gehalt – etwa Erdgas – zu ersetzen; allerdings müssen, damit der Straßenverkehr

tatsächlich ökologisch nachhaltiger wird, längerfristig neue Lösungen technischer Art mit geringen Umweltauswirkungen zum Einsatz gelangen, beispielsweise Fahrzeuge mit Elektro-, Wasserstoff- oder Druckluftantrieb.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Eine starke Luftverschmutzung, die durch die Emissionen von Vorläuferstoffen von O₃ (hohe Konzentration von Ozon in Verbindung mit hohen Temperaturen im Sommer) sowie durch Dieselpartikel- und andere Emissionen (die in Verbindung mit der sogenannten Inversion im Winter zu Smog führen) entsteht, sollte durch Vorsorgemaßnahmen verhindert werden. Insbesondere sollten durch eine intensive Zusammenarbeit mit Wetterdiensten rechtzeitige und angemessene Maßnahmen erreicht werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Das Potenzial zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit des Schadstoff- und Treibhausgasausstoßes durch ein effizientes Fahrverhalten, das sogenannte umweltbewusste Fahren, wird unzureichend genutzt. Das liegt hauptsächlich daran, dass sich die Fahrer unzureichend bewusst sind oder unzureichend dafür informiert werden, wie sie effizient fahren können. Die

technischen Möglichkeiten zur Förderung umweltbewussten Fahrens liegen hauptsächlich bei zwei Arten von fahrzeuginternen Systemen: Kraftstoffverbrauchsmesser und Gangwechselanzeiger. Ein Kraftstoffverbrauchsmesser liefert dem Fahrer genaue Informationen über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs, einschließlich des momentanen Kraftstoffverbrauchs, des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs, des Kraftstoffverbrauchs im Leerlauf, des Kraftstoffverbrauchs über die gesamte Lebensdauer und einer Schätzung der Reichweite des Fahrzeugs auf der Grundlage des derzeitigen Kraftstoffstands. Ein Gangwechselanzeiger zeigt den optimalen Gang an, wenn dieser vom gewählten Gang abweicht, und was der Fahrer tun sollte (hoch- oder herunterschalten), um den Kraftstoffverbrauch zu minimieren. Er dient dazu, dem Fahrer eines Fahrzeugs mit Handschaltgetriebe eine visuelle Warnung zu geben, wenn ein Gangwechsel erforderlich ist. Gangwechselanzeiger sind in neuen Personenkraftwagen der Klasse M₁, die mit einem Handschaltgetriebe ausgerüstet sind, bereits vorgeschrieben, aber nicht in sonstigen Kraftfahrzeugklassen, wie etwa leichten Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen oder Bussen. Andererseits gibt es derzeit für keine Kraftfahrzeugklasse eine Vorschrift, einen Kraftstoffverbrauchsmesser einzubauen. Studien belegen, dass das Potenzial umweltbewussten Fahrverhaltens besser genutzt werden kann, wenn beide Systeme gleichzeitig eingesetzt werden. Darüber hinaus könnten Kraftstoffverbrauchsmesser den Verbrauchern dabei helfen, Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch zu kaufen. Das wäre insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge von Bedeutung, bei denen es derzeit keinerlei rechtliche

Anforderung gibt, die Kraftstoffeffizienz und die CO₂-Emissionen von zum Kauf angebotenen Fahrzeugen anzugeben.
Kraftstoffverbrauchsmesser und Gangwechselanzeiger können zu geringen Kosten für die Fahrzeughersteller eingebaut werden, sind aber oft nicht verfügbar oder werden als Teil von Optionspaketen verkauft, was ihrer verbreiteten Nutzung im Wege steht. Überdies werden solche Geräte oft auf eine Weise eingebaut, die sich nicht gut dafür eignet, umweltbewusstes Fahrverhalten zu erleichtern (d. h. keine ständige Sichtbarkeit, keine Sofortangabe über den Kraftstoffverbrauch, Abweichung zwischen dem angezeigten und dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch).

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Damit die Luftqualitätsziele der EU erreicht werden und eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen ***gewährleistet*** ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer ***Höchstmasse*** von nicht mehr als ***5 000 kg***; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von

Geänderter Text

(7) Damit die Luftqualitätsziele der EU erreicht werden und eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen ***sichergestellt*** ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer ***technisch zulässigen Gesamtmasse*** von nicht mehr als ***7 500 kg***; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung

Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren; den Austausch der Informationen über die Masse der CO₂-Emissionen durch Informationen über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente in der Konformitätsbescheinigung; die Anhebung oder Entfernung des Grenzwerts für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) im Falle von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren; einen Grenzwert für NO₂-Emissionen sowie Grenzwerte für Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen **für** Fahrzeuge, für die aufgrund der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm eine Genehmigung erteilt wurde. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission **gewährleisten**, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

von Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren; den Austausch der Informationen über die Masse der CO₂-Emissionen durch Informationen über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente in der Konformitätsbescheinigung; die Anhebung oder Entfernung des Grenzwerts für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) im Falle von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren; einen Grenzwert für NO₂-Emissionen sowie Grenzwerte für Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen **im Fall der** Fahrzeuge, für die aufgrund der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm eine Genehmigung erteilt wurde. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission **dafür sorgen**, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Begründung

Nach den derzeitigen Rechtsvorschriften werden für verschiedene Varianten desselben Fahrzeugtyps zwei Typgenehmigungen benötigt. Dies verursacht unnötigen Verwaltungsaufwand ohne jegliche positive Auswirkung auf die Umwelt. Durch eine Erhöhung der zulässigen Gesamtmasse auf 7500 kg würde es möglich, Fahrzeugen über den derzeitigen Massengrenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge von 2610 bzw. 2840 kg die Typgenehmigung nach Wahl des Herstellers entweder nach den Rechtsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge oder nach denen für schwere Nutzfahrzeuge zu erteilen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 1

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **Höchstmasse** von nicht mehr als **5 000 kg**.

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer **Höchstmasse** von nicht mehr als **5 000 kg** zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

* ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.“.

Geänderter Text

Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* mit einer Bezugsmasse von mehr als 2610 kg und einer **technisch zulässigen Gesamtmasse** von nicht mehr als **7500 kg**.

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2610 kg und einer **technisch zulässigen Gesamtmasse** von nicht mehr als **7500 kg** zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

* ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.“.

Begründung

Durch eine Erhöhung der zulässigen Gesamtmasse auf 7500 kg würde es möglich, Fahrzeugen über den derzeitigen Massengrenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge von 2610 bzw. 2840 kg die Typgenehmigung nach Wahl des Herstellers entweder nach den Rechtsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge oder nach denen für schwere Nutzfahrzeuge zu erteilen. Die „technisch zulässige Gesamtmasse“ ist die vom Hersteller festgestellte Gesamtmasse der Kombination aus dem Kraftfahrzeug und dem Anhänger (den Anhängern).

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

„Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter **normalen Betriebsbedingungen** dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.“

Geänderter Text

(2a) Artikel 5 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

„Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter **tatsächlichen Fahrbedingungen** dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

Der Hersteller sorgt für die Wirksamkeit der Emissionskontrollsysteme, indem er einen Übereinstimmungsfaktor erfüllt, der nur den möglichen Toleranzen des Emissionsmessverfahrens Rechnung trägt.“

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 2 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) In Artikel 5 wird folgender Absatz angefügt:

„(1a) Die Hersteller stellen sicher, dass Fahrzeuge mit Kraftstoffverbrauchsmessern gemäß den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte ausgerüstet sind.“

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut

„a) die Auspuffemissionen, einschließlich Prüfzyklen, Emissionen bei niedriger Umgebungstemperatur, Emissionen im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von Abgasnachbehandlungssystemen,“

Geänderter Text

(3a) Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

„a) die Auspuffemissionen, einschließlich Prüfzyklen ***auf der Grundlage der Emissionen bei tatsächlichen Fahrbedingungen, die Nutzung tragbarer Emissionsmesssysteme***, Emissionen bei niedriger Umgebungstemperatur, Emissionen im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von Abgasnachbehandlungssystemen,“

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) In Artikel 5 Absatz 3 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ea) Ausrüstung von Fahrzeugen mit Kraftstoffverbrauchsmessern, die dem Fahrer präzise Informationen über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs liefern, darunter mindestens folgende Daten: momentaner Kraftstoffverbrauch (l/100 km), durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch (l/100 km), Kraftstoffverbrauch im Leerlauf (l/Stunde), Kraftstoffverbrauch über die Lebensdauer (l) und geschätzte

Reichweite des Fahrzeugs auf der Grundlage des jeweiligen Kraftstoffstands;“

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) In Artikel 5 Absatz 3 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ia) ein Übereinstimmungsfaktor, der das Verhältnis des Höchstniveaus der Emissionen eines bestimmten Schadstoffs unter realen Bedingungen zu dem Euro-6-Grenzwert angibt und der möglichst niedrig festgelegt werden sollte;“

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Nummer 3 d (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3d) In Artikel 5 Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2016 den delegierten Rechtsakt, um die in Absatz 1a und unter Buchstabe ea dieses Absatzes genannten Anforderungen zu ergänzen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2018 verweigern die nationalen Behörden die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2019 betrachten die nationalen

Behörden bei neuen Fahrzeugen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, die Konformitätsbescheinigungen als nicht mehr gültig und verbieten die Registrierung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.“

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen:

a) die Ersetzung der Angaben über die Masse der CO₂-Emissionen in der in Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Übereinstimmungsbescheinigung durch die Angaben über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente, die die Summe der Masse der CO₂-Emissionen und der Methanemissionen, ausgedrückt als äquivalente Masse der CO₂-Emissionen in Bezug auf ihre Treibhauseffekte, sind;

b) die Anhebung oder Abschaffung des Grenzwertes für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) für Fahrzeuge mit

Geänderter Text

1. Die Kommission prüft die Einbeziehung von Methanemissionen in die Berechnung von CO₂-Emissionen, damit der Treibhauseffekt von Methanemissionen berücksichtigt und für Regulierungs- und Verbraucherinformationzwecke als CO₂-Äquivalent ausgedrückt wird. Zu diesem Zweck unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011.

Fremdzündungsmotoren.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf die Anhebung der Grenzwerte für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren zu erlassen. Der Höchstwert für die zulässigen Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) wird so festgesetzt, dass die mögliche Zunahme der Methanemissionen aus Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren durch eine allgemeine Verringerung des Treibhauseffekts der kombinierten Gesamtemissionen von CO₂ und Methan aus diesen Fahrzeugen ausgeglichen würde.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 6
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 14 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze **1** bis 5 genannte

2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze **1a** bis 5 genannte

Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission *auf unbestimmte Zeit* ab dem [...] *[Datum des Inkrafttretens ist vom Amt für Veröffentlichungen einzufügen]* übertragen.

Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission *für einen Zeitraum von fünf Jahren* ab dem [...] *[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]* übertragen. *Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat erhebt spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums Einwände gegen die Verlängerung.*

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Nummer 7 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 715/2007
Artikel 18 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

„(3) Die in Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 14 **Absatz 6** genannten Änderungen und **Durchführungsmaßnahmen** werden bis zum **2. Juli 2008** erlassen.“

Geänderter Text

(7a) Artikel 18 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die in **Artikel 2 Absatz 2**, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 14 **Absätze 1a bis 5** genannten Änderungen und **delegierten Rechtsakte** werden bis zum *[ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]* erlassen.“

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(1a) In Artikel 5 wird folgender Absatz

angefügt:

„(2a) Die Hersteller stellen sicher, dass Fahrzeuge mit Kraftstoffverbrauchsmessern gemäß den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte ausgerüstet sind.“

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

„(4) Die Kommission trifft Durchführungsmaßnahmen zu diesem Artikel; diese Durchführungsmaßnahmen betreffen unter anderem:“

Geänderter Text

(1b) Der Einleitungssatz von Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 12a zu erlassen, um die besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung nach diesem Artikel einschließlich Anforderungen in Bezug auf folgende Aspekte festzulegen.“

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) In Artikel 5 Absatz 4 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ea) Ausrüstung von Fahrzeugen mit Kraftstoffverbrauchsmessern, die dem Fahrer präzise Informationen über den

tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs liefern, darunter mindestens folgende Daten: momentaner Kraftstoffverbrauch (l/100 km), durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch (l/100 km), Kraftstoffverbrauch im Leerlauf (l/Stunde), Kraftstoffverbrauch über die Lebensdauer (l) und eine geschätzte Reichweite des Fahrzeugs auf der Grundlage des derzeitigen Kraftstoffstands.“

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 1 d (neu)
Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1d) Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2016 den delegierten Rechtsakt, um die in Absatz 2a und unter Buchstabe ea dieses Absatzes genannten Anforderungen zu ergänzen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2018 verweigern die nationalen Behörden die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2019 betrachten die nationalen Behörden bei neuen Fahrzeugen, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, die Konformitätsbescheinigungen als nicht mehr gültig und verbieten die Registrierung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.“

Änderungsantrag 23

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1e) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat erhebt spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums Einwände gegen die Verlängerung.

3. Die in Artikel 5 Absatz 4 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der nach Artikel 5 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3a

Gangwechselanzeiger

Die Kommission prüft, ob es angemessen ist, eine Anforderung einzuführen, Fahrzeuge mit Handschaltgetriebe, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Kategorie M₁, für die im Rahmen der derzeitigen Rechtsvorschriften der Union bereits eine entsprechende Anforderung besteht, mit einem Gangwechselanzeiger auszustatten. Auf der Grundlage dieser Prüfung legt die Kommission gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag vor, um den Anwendungsbereich von Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a}

*auf weitere Fahrzeugkategorien
auszuweiten.*

*^{1a} Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des
Europäischen Parlaments und des Rates
vom 13. Juli 2009 über die
Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen,
Kraftfahrzeuganhängern und von
Systemen, Bauteilen und selbstständigen
technischen Einheiten für diese
Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen
Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009,
S. 1).*

VERFAHREN

Titel	Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 6.2.2014	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 6.2.2014	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Elżbieta Katarzyna Łukacijewska 26.11.2014	
Prüfung im Ausschuss	5.5.2015	15.6.2015
Datum der Annahme	16.6.2015	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 35 -: 8 0: 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Ivo Belet, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Ulrike Rodust, Patricija Šulin, Henna Virkkunen	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Jarosław Wałęsa	

VERFAHREN

Titel	Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen		
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)		
Datum der Übermittlung an das EP	31.1.2014		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 6.2.2014		
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 6.2.2014	IMCO 6.2.2014	TRAN 6.2.2014
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ITRE 12.2.2014		
Berichterstatter Datum der Benennung	Albert Deß 10.7.2014		
Prüfung im Ausschuss	10.11.2014	6.5.2015	25.6.2015
Datum der Annahme	23.9.2015		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	66 2 0	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Simona Bonafè, Lynn Boylan, Cristian-Silviu Buşoi, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Ian Duncan, Stefan Eck, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreyer-Pierik, Renate Sommer, Tibor Szanyi, Estefanía Torres Martínez, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Guillaume Balas, Nikolay Barekov, Paul Brannen, Renata Briano, Albert Deß, Herbert Dorfmann, Ismail Ertug, Giorgos Grammatikakis, Gesine Meissner, Anne-Marie Mineur, Ulrike Müller, James Nicholson, Marijana Petir, Gabriele Preuß		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Martin Häusling, Judith Sargentini		
Datum der Einreichung	29.9.2015		