

8.6.2018

A8-0010/ 001-046

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-046**

vom Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

### **Bericht**

**Damiano Zoffoli**

**A8-0010/2018**

CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge

Vorschlag für eine Verordnung (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

---

### **Änderungsantrag 1**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Damit dieses Ziel erreicht wird, sollten die Mitgliedstaaten bessere Verfahren für die Schulung im Bereich energieeffizientes Fahren zusammenstellen und solche Schulungen fördern. Außerdem sollten der Einsatz von neuen Technologien, die die Effizienz verbessern und den Kraftstoffverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken, der Rückgriff auf ein aerodynamischeres Design und die Optimierung des Beladeplans gefördert werden. Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs sollten die Mitgliedstaaten erwägen, Mittel für die Modernisierung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge und die Wartung und Verbesserung von Autobahnen einzusetzen sowie den Einsatz von rollwiderstandsarmen Reifen und leichteren Anhängern und die Verwendung alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff oder durch Kunststoff-***

*Recycling und Verwertung gewonnener Kraftstoffe zu fördern.*

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) Wenn das Übereinkommen von Paris erfüllt werden soll, müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 nahe null liegen.***

## Änderungsantrag 3

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(4) Auf Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und ***bis 2030 wird ein weiterer Anstieg erwartet.*** Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden.

(4) Auf Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und ***auf sie werden 2030 30 % der straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt entfallen, sofern keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden. Die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge werden zwischen 2010 und 2030 um 10 % und zwischen 2010 und 2050 um 17 % zunehmen.*** Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden. ***Gleichzeitig muss die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gesteigert werden, und Verkehrsunternehmen müssen Informationen erhalten, die ihnen bei ihren Entscheidungen als Orientierungshilfe dienen können.***

*Darüber hinaus lassen sich die Emissionen auch mit neuen Lösungen und Anreizen in den Bereichen Ladungsoptimierung, automatisierte Konvois, Schulung von Fahrern, Flottenerneuerung, Staureduzierung und mit Investitionen in die Instandhaltung der Infrastruktur senken.*

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) In ihrer Mitteilung über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>13</sup> schwerer Nutzfahrzeuge aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt.

---

<sup>13</sup> COM(2014)0285 final.

## Änderungsantrag 5

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(5) In ihrer Mitteilung über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>13</sup> schwerer Nutzfahrzeuge aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt. ***Die Kommission hat 2017 in ihrem Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ für das erste Halbjahr 2018 einen Vorschlag über Normen für schwere Nutzfahrzeuge angekündigt. Wenn die neuen Normen zügig erlassen werden sollen, muss dieser Vorschlag rechtzeitig veröffentlicht werden.***

---

<sup>13</sup> COM(2014)0285 final.

***(6a) Bei Verkehrsunternehmen handelt es sich weitgehend um KMU. Darüber hinaus haben sie bisher noch keinen***

*Zugang zu standardisierten Informationen, die sie heranziehen könnten, um Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz zu beurteilen oder Fahrzeuge zu vergleichen und somit möglichst sachkundige Kaufentscheidungen zu treffen und ihre Kraftstoffkosten, die mehr als ein Viertel ihrer Betriebsausgaben ausmachen, zu senken.*

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 7

##### *Vorschlag der Kommission*

(7) Informationen über die Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, um Fahrzeugbetreiber in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln. Daher ist es angezeigt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...]<sup>15</sup> [Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

##### *Geänderter Text*

(7) Informationen über die Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, um Fahrzeugbetreiber in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen, **sodass für ein Höchstmaß an Transparenz gesorgt ist**. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen, **die Entwicklung energieeffizienterer Fahrzeuge gefördert** und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln. Daher ist es angezeigt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...]<sup>15</sup> [Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

---

<sup>15</sup> Verordnung (EU) [...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom .., S. ..).

---

<sup>15</sup> Verordnung (EU) [...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom .., S. ..).

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antrieb sowie die einschlägigen Aufbaumerkmale, zu überwachen und zu melden.

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antrieb sowie die einschlägigen Aufbaumerkmale, zu überwachen und zu melden. ***Die spezifischen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Überwachung und der Meldung von Daten sind in den Artikeln 4 bzw. 5 beschrieben.***

***(8a) Das Überwachungs- und Meldesystem muss für alle Unternehmen des Verkehrssektors unabhängig von ihrer Größe und den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln leicht verwendbar sein.***

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

#### *Vorschlag der Kommission*

(9) Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten die technischen Daten zu **diesen** Fahrzeugen vorlegen müssen.

#### *Geänderter Text*

(9) Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten die technischen Daten zu **den** Fahrzeugen vorlegen müssen, **die in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) [.../...] der Kommission<sup>1a+</sup> fallen.**

---

***1a Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom .., S. ..).***

***+ ABl.: Bitte die korrekte Fundstelle einfügen.***

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(9a) Damit sich die Wirtschaftsakteure besser auf die regulatorischen Änderungen vorbereiten können, sollte***

*die Kommission bis spätestens 30. Juni 2018 einen Zeitplan für die geplante Verwendung der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission entwickelten Software VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) für Schlüsseltechnologien und entsprechende Innovationen, die der Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs dienen, veröffentlichen. Ferner sollte die Kommission umgehend das nach Vorgabe der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 festgelegte VECTO-Prüfverfahren aktualisieren, d. h. alle Klassen schwerer Nutzfahrzeuge, darunter alle alternativen Antriebsstränge, Anhänger und alternativen Kraftstoffe, deren Markteinführung bevorsteht, aufnehmen, sodass die gesamte Bandbreite möglicher schwerer Nutzfahrzeuge erfasst ist. Daher ist es von Bedeutung, dass die Kommission den Anwendungsbereich der im Rahmen dieser Verordnung bestehenden Überwachungs- und Meldepflichten kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls Legislativvorschläge vorlegt.*

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(9b) Das Überwachungs- und Meldesystem muss für alle Unternehmen des Verkehrssektors unabhängig von ihrer Größe und den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln leicht verwendbar sein. Die Kommission sollte dieses System aktiv fördern, damit für den Sektor auch ein wirklicher Nutzen entsteht, und sie sollte bekanntmachen, dass die gemeldeten Daten zugänglich sind.*

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10a) Auch die Ergebnisse der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion anhand der VECTO-Testparameter sollten überwacht und der Kommission gemeldet werden.***

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10b) Die Analyse der Kommission in Bezug auf die von den Mitgliedstaaten und Herstellern übermittelten Daten des vorausgehenden Kalenderjahrs sollte öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Dabei sollten die Leistungsmerkmale der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie der Flotte der einzelnen Hersteller in Bezug auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen klar ersichtlich sein und verglichen werden können, und es sollte den Unterschieden der Produktportfolios der Hersteller sowie dem angegebenen Einsatzprofil Rechnung getragen werden.***

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(11) Es ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die

(11) Es ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die

Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.

Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. ***Geht aus der Überprüfung der Richtigkeit und Qualität der Daten durch die Kommission hervor, dass den in dieser Verordnung niedergelegten Anforderungen vorsätzlich oder fahrlässig nicht Rechnung getragen wird, sollte die Kommission den betreffenden Hersteller wegen eines Verstoßes gegen diese Verordnung mit einer Verwaltungsstrafe belegen. Die Verwaltungsstrafe sollte wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.*** Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) Aufgrund der Erfahrungen mit der Überwachung und Meldung von CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten für neue Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> und für neue leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> empfiehlt es sich, der Europäischen Umweltagentur die Verantwortung für den Datenaustausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Herstellern sowie für die Verwaltung der letztendlichen Datenbank im Namen der Kommission zu übertragen. Des Weiteren ist es angezeigt, die Überwachungs- und Meldeverfahren für schwere Nutzfahrzeuge so weit wie möglich an die bereits bestehenden Verfahren für

#### *Geänderter Text*

(12) Aufgrund der Erfahrungen mit der Überwachung und Meldung von CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten für neue Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> und für neue leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> empfiehlt es sich, der Europäischen Umweltagentur die Verantwortung für den Datenaustausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Herstellern sowie für die Verwaltung der letztendlichen Datenbank – ***die für die Verkehrsunternehmen und Dritte kostenlos zugänglich und elektronisch durchsuchbar sein sollte*** – im Namen der Kommission zu übertragen. Des Weiteren ist es angezeigt, die Überwachungs- und

Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge anzupassen.

Meldeverfahren für schwere Nutzfahrzeuge so weit wie möglich an die bereits bestehenden Verfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge anzupassen.

---

<sup>16</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

---

<sup>16</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

<sup>17</sup> Verordnung (EG) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

<sup>17</sup> Verordnung (EG) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Die Kommission hat 2017 in ihrem Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ für das erste Halbjahr 2018 einen Vorschlag für CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge angekündigt. Das eigentliche Ziel der Gesetzgebung sollten ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sein, die bis zum Jahr 2025 erfüllt werden müssen, und die Kommission sollte spätestens bis 30. April 2018 einen entsprechenden Vorschlag vorlegen.***

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12b) Die Kommission sollte umgehend einen Test zur Überprüfung im Fahrbetrieb auf der Straße entwickeln, der von den Erstausrüstern verpflichtend und unter der Aufsicht unabhängiger, akkreditierter Stellen durchzuführen wäre, in dessen Rahmen mögliche Diskrepanzen zwischen den simulierten und den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Werten vollständiger schwerer Nutzfahrzeuge ermittelt werden können. Unabhängigen Dritten sollte es erlaubt sein, bei technischen Diensten oder akkreditieren Laboren unabhängige Tests durchzuführen, und sie sollten Zugang zu den dafür erforderlichen Daten haben. Die Ergebnisse der entsprechenden Tests sollten gemäß dieser Verordnung überwacht und gemeldet sowie veröffentlicht werden.***

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12c) Im Rahmen des „Dieselgate-Skandals“ im Zusammenhang mit der Typgenehmigung für leichte Nutzfahrzeuge hat sich gezeigt, wie wichtig unabhängige Prüfstellen für die Überwachung der von den Herstellern durchgeführten Tests sind und wie wichtig es gleichzeitig ist, dafür zu sorgen, dass Dritte unabhängige Tests durchführen können, da mit der Überwachung und den Überprüfungen ein Beitrag dazu geleistet wird, die Transparenz, die Glaubwürdigkeit und die Leistung der Überprüfungs-***

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Vorschriften dieser Verordnung für die Überprüfung und Berichtigung der überwachten Daten sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden<sup>18</sup>.**

**entfällt**

---

<sup>18</sup> *Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).*

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, **und** Daten über neue und

(14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, Daten über neue und

fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung **über bessere Rechtsetzung** vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen **und die Überwachungs- und Meldedaten entsprechend überprüft und korrigiert werden**, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren **in Bezug auf Überprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße und die Festlegung der Überprüfungs- und Korrekturmaßnahmen für Daten, die die Mitgliedstaaten und die Hersteller gemäß dieser Verordnung melden**, die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 **über bessere Rechtsetzung** niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

### *Begründung*

*Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.*

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Diese Verordnung regelt die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind.

#### *Geänderter Text*

Diese Verordnung regelt die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind, **sowie die Ergebnisse der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion anhand der VECTO-Testparameter.**

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

Das Herstellungsdatum ist der **Zeitpunkt** der **Unterzeichnung** der **Übereinstimmungsbescheinigung** oder **gegebenenfalls** der **Zeitpunkt** der **Unterzeichnung** des **Einzelgenehmigungsbogens**.

#### *Geänderter Text*

Das Herstellungsdatum ist **das Datum** der **Simulation gemäß den Angaben in den Kundeninformationen, die nach Vorgabe von Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) .../... der Kommission gestaltet werden.** [ABl.: Bitte Nummer der Verordnung gemäß Dokument Ares(2017)1900557 einfügen.]

#### *Begründung*

*Die Festlegung des Herstellungsdatums erfolgt gemäß dem Vorschlag der Kommission im Zuge eines Verfahrens, über das die Hersteller so gut wie keine Kontrolle haben. Einzelgenehmigungen werden von Händlern bzw. Vertreibern bei der Zulassung des Fahrzeugs eingeholt. Das entsprechende Datum kann daher einen Zeitpunkt betreffen, an dem sich das Fahrzeug schon lange nicht mehr in der Kontrolle des Herstellers befindet, und dem Hersteller ist das konkrete Datum daher dann auch nicht bekannt. Wird das in den Kundeninformationen betreffend die Simulation der CO<sub>2</sub>-Werte genannte Datum verwendet, so entspricht das Datum dem Datum der Feststellung der Übereinstimmung der Produktion im Rahmen der Typgenehmigung.*

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

**(2a) Die Hersteller melden die technischen Daten der schweren Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. [.../...]<sup>+</sup> fallen.**

---

+ **ABl.: Bitte Nummer der Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom .., S. ..) einfügen.**

## Änderungsantrag 24

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

(1) Die Kommission führt ein zentrales Register mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. Das Register – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, 24, 25, 32, 33, 39 und **40** – ist der Öffentlichkeit zugänglich.

(1) Die Kommission führt ein zentrales Register mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. Das Register – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, **21a, 21b, 24, 25, 26a, 32, 33, 34a, 39, 40, 73a und 73b** – ist der Öffentlichkeit zugänglich, **wobei die Kommission Dritten auf Anfrage im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> Zugang zu diesen Dateneinträgen gewährt.**

---

**<sup>1a</sup> Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die**

*Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft (ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 13).*

## Änderungsantrag 25

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

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Die Kommission **kann** eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten **durchführen**.

#### *Geänderter Text*

(2) Die Kommission **führt** eine eigene Überprüfung der **Richtigkeit und** Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten **durch. Dieses Verfahren kann im Dialog mit den zuständigen Behörden und den Herstellern erfolgen, und im Hinblick auf weitere Unterstützung können Dritte herangezogen werden.**

## Änderungsantrag 26

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

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der im Zentralregister gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten.

#### *Geänderter Text*

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der im Zentralregister gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten. **Den Mitgliedsstaaten und Herstellern wird ermöglicht, Fehler binnen drei Monaten ab dem Zeitpunkt, an dem sie benachrichtigt wurden, zu korrigieren.**

**Stellt die Kommission fest, dass ein Hersteller die Daten vorsätzlich gefälscht hat, fordert sie die zuständigen Behörden**

*umgehend auf, die Daten zu korrigieren, und trifft gemäß Richtlinie 2007/46/EG angemessene Maßnahmen.*

## Änderungsantrag 27

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(3a) Geht aus der Überprüfung der Richtigkeit und Qualität der Daten durch die Kommission hervor, dass den in dieser Verordnung niedergelegten Anforderungen vorsätzlich oder fahrlässig nicht Rechnung getragen wird, belegt die Kommission den betreffenden Hersteller wegen eines Verstoßes gegen diese Verordnung mit einer Verwaltungsstrafe. Die Verwaltungsstrafe muss wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.*

*Die Kommission erlässt zur Ergänzung dieser Verordnung gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte in Bezug auf Verstöße, die Berechnung der Verwaltungsstrafen und die Festlegung der Methode für die Einziehung der Verwaltungsstrafen.*

## Änderungsantrag 28

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Die Analyse **betrifft** mindestens **die** Angaben **über** die Leistungsmerkmale, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller. Dabei werden – soweit verfügbar – Daten

(2) Die Analyse **umfasst** mindestens **vergleichbare** Angaben **in Bezug auf** die Leistungsmerkmale, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller, **wobei auch den Unterschieden der**

über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt.

***Produktportfolios der Hersteller und dem angegebenen Einsatzprofil Rechnung getragen wird.*** Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ***und aller alternativen Antriebsstränge*** berücksichtigt. ***Bei der von der Kommission zu veröffentlichenden Analyse wird berücksichtigt, dass es in Bezug auf die Flotte schwerer Nutzfahrzeuge viele verschiedene Einsatzprofile gibt.***

## Änderungsantrag 29

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni 2018 einen Zeitplan für die geplante Verwendung des Präventionsinstrumente gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2044 (d. h. VECTO) für Schlüsseltechnologien und entsprechende Innovationen, die der Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs dienen.***

***Die Kommission überprüft diese Verordnung kontinuierlich und unterbreitet gegebenenfalls Legislativvorschläge im Hinblick auf die Ausweitung der Überwachungs- und Meldepflichten auf alle Kategorien schwerer Nutzfahrzeuge, darunter auch alle alternativen Antriebsstränge, Anhänger und mit alternativen Kraftstoffen betriebene neue Motortypen.***

## Änderungsantrag 30

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 a (neu)

**Artikel 8a**

**CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge  
und Überprüfungen im Fahrbetrieb auf  
der Straße**

**Die Kommission legt bis 30. April 2018  
gegebenenfalls einen Legislativvorschlag  
zu Normen für CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer  
Nutzfahrzeuge für das Jahr 2025 vor, der  
den klimapolitischen Zielen der  
Europäischen Union entspricht.**

**Dem Legislativvorschlag wird eine Studie  
über Maßnahmen zur weiteren Senkung  
der CO<sub>2</sub>-Emissionen des  
Straßengüterverkehrs – darunter auch in  
den Bereichen Fahrerschulung,  
automatisierte Konvois, das europäische  
modulare System (EMS),  
Widerstandsfähigkeit Reifen und  
Sammelladungen – beigefügt.**

**Die Kommission erlässt gemäß Artikel 12  
delegierte Rechtsakte zur Ergänzung  
dieser Verordnung. In diesen delegierten  
Rechtsakten wird Folgendes festgelegt:**

**(a) Die Erstausrüster sind verpflichtet,  
unter der Aufsicht einer unabhängigen,  
akkreditierten Stelle eine Überprüfung im  
Fahrbetrieb auf der Straße  
durchzuführen. Die Umsetzung erfolgt bis  
spätestens 31. Dezember 2020.**

**(b) Unabhängigen Dritten ist es erlaubt,  
bei technischen Diensten oder  
akkreditieren Laboren unabhängige Tests  
durchzuführen.**

**(c) Die Tests und die entsprechenden  
Ergebnisse werden gemäß dieser  
Verordnung überwacht und gemeldet,  
und die Kommission sorgt dafür, dass die  
Ergebnisse Dritten auf Anfrage  
zugänglich gemacht werden, und**

**(d) die Kommission erstattet jährlich  
auf der Grundlage der Berichte der  
Mitgliedstaaten über etwaige  
Diskrepanzen zwischen den Tests im**

*Fahrbetrieb auf der Straße und dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch Bericht.*

### **Änderungsantrag 31**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Übertragung von  
Durchführungsbefugnissen**

**entfällt**

*Die Kommission kann die in Artikel 7 Absätze 2 und 3 genannten Überprüfungs- und Berichtigungsmaßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 genannten Prüfverfahren erlassen.*

### **Änderungsantrag 32**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz -1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(-1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Verordnung gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Überprüfungs- und Korrekturmaßnahmen im Sinne von Artikel 7 Absätze 2 und 3 zu erlassen.**

### **Änderungsantrag 33**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 11**

**entfällt**

### *Ausschussverfahren*

**(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, der durch Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzt wurde, unterstützt<sup>21</sup>. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**

**(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**

---

<sup>21</sup>*Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1).*

### **Änderungsantrag 34**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2**

##### *Vorschlag der Kommission*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** ab [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

##### *Geänderter Text*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **den Artikeln 7 Absatz 3a und Artikel 8a und 10** wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab **dem** [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

### **Änderungsantrag 35**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil B – Überschrift – Spalte 3 – („Quelle“)**

##### *Vorschlag der Kommission*

Quelle  
**Anhang I Anlage 1 der Verordnung  
[.../...]**

##### *Geänderter Text*

Quelle

### Änderungsantrag 36

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Tabelle – Zeile 17

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
17	Nennleistung des Motors	1.2.2.	Hauptmotorspezifikationen
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
17	Nennleistung des Motors	1.2.2	Hauptmotorspezifikationen

### Änderungsantrag 37

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 21 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>21a</b>	<b>WHSC g/kW und CO<sub>2</sub></b>		<b>Hauptmotorspezifikationen</b>

### Änderungsantrag 38

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 21 b (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>21b</b>	<b>WHTC g/kW und CO<sub>2</sub></b>		<b>Hauptmotorspezifikationen</b>

### Änderungsantrag 39

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 26 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>26a</b>	<b>Übertragungsverfügungen</b>		<b>Hauptgetriebe spezifikationen</b>

### Änderungsantrag 40

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 34 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>34a</b>	<b><i>Achsenwirkungsgrad</i></b>		<b><i>Hauptachsspezifikationen</i></b>

### **Änderungsantrag 41**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 56**

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
---------------------------------	--	--	--

#### *Vorschlag der Kommission*

56	Einsatzprofil (Langstrecke, regional, innerstädtisch, Baugewerbe)	2.1.1	Stimulationsparameter (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
----	---	-------	---

#### *Geänderter Text*

56	Einsatzprofil (Langstrecke, <b><i>Langstrecke (EMS)</i></b> , regional, <b><i>regional (EMS)</i></b> , innerstädtisch, Baugewerbe)	2.1.1	Stimulationsparameter (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
----	--	-------	---

### **Änderungsantrag 42**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Tabelle – Zeile 57 a (neu)**

--	--	--	--

*Vorschlag der Kommission*

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
-----	-----------------------	---	--------------

*Geänderter Text*

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
-----	-----------------------	---	--------------

<b>57a</b>	<b><i>Kraftstoff (Diesel/Benzin/LPG/CNG/...)</i></b>	<b>2.1.3</b>	<b><i>Stimulation parameter (für jedes Einsatzprofi l/jede Last/jedes Kraftstoffge misch)</i></b>
------------	--	--------------	---

**Änderungsantrag 43**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang I – Teil B – Tabelle – Zeile 67**

*Vorschlag der Kommission*

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
67	CO <sub>2</sub> -Emissionen (ausgedrückt in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	CO <sub>2</sub> -Emissionen und Kraftstoffverbrauch (für jedes

Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)

*Geänderter Text*

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
67	CO <sub>2</sub> -Emissionen (ausgedrückt in g/km, g/t-km, g/p-km, <b>g/m<sup>2</sup>-km</b> , g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	CO <sub>2</sub> -Emissionen und Kraftstoffverbrauch (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)

**Änderungsantrag 44**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang I – Teil B – Zeile 73 a (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>73a</b>	<b><i>Ergebnisse der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion</i></b>		<b><i>Übereinstimmung der Produktion</i></b>

## Änderungsantrag 45

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 73 b (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>73b</b>	<b><i>Testergebnisse im Fahrbetrieb auf der Straße/im realen Fahrbetrieb</i></b>		

## Änderungsantrag 46

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 74 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<b>74a</b>	<b><i>Ergebnisse der Ex-post- Kontrolle</i></b>		