



**A7-0168/2013**

13.5.2013

**\*\*\*I**  
**BERICHT**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Holger Kraemer

Verfasser der Stellungnahme (\*)  
Markus Pieper, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

(\*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 50 der Geschäftsordnung

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Verfahren der Konsultation
- \*\*\* Verfahren der Zustimmung
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

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

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts***

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	22
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE (*) .....	24
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR .....	36
VERFAHREN .....	51

(\*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 50 der Geschäftsordnung



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge  
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2012)0394),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0185/2012),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 12. Dezember 2012<sup>1</sup>,
  - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
  - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0168/2013),
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**

---

<sup>1</sup> ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 109.

## **Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) In der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 werden CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge festgelegt. Aufgrund der unmittelbaren Verknüpfung zwischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch wirkt sich diese Verordnung in erheblichem Maße auf die Nutzer leichter Nutzfahrzeuge aus, bei denen es sich häufig um Kleinunternehmen und Flotten handelt. Angesichts der Belastung durch steigende Kraftstoffkosten sollen mit den in dieser Verordnung verankerten Normen auch der Kraftstoffverbrauch und die damit zusammenhängenden Kosten zugunsten der Eigentümer leichter Nutzfahrzeuge in kosteneffizienter Weise gesenkt werden.***

### *Begründung*

*Es ist wichtig, auf eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs hinzuwirken. Da Kraftstoff für Unternehmen einen finanziellen Aufwand von zunehmender Bedeutung darstellt und in der Regel ein Drittel der Unterhalts- und Betriebskosten ausmacht, ist es angebracht, durch diese Verordnung eine kosteneffiziente Minimierung des Kraftstoffverbrauchs anzustreben.*

## **Änderungsantrag 2**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1b) Allzu häufige Änderungen der Zielvorgaben führen zu Unsicherheit in der Automobilindustrie und beeinflussen ihre weltweite Wettbewerbsfähigkeit.***

## **Änderungsantrag 3**

**Vorschlag für eine Verordnung**

## Erwägung 2

### Vorschlag der Kommission

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten.

### Geänderter Text

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten. ***Allerdings haben von der Kommission durchgeführte Studien gezeigt, dass die gemäß der Verordnung zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angewandten Prüfverfahren eine gestiegene Nutzung von Flexibilitäten durch die Hersteller nicht verhindert haben, was zu einer vermeintlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt hat, die nicht auf technische Verbesserungen zurückzuführen ist und unter realen Fahrbedingungen nicht erreicht werden kann. Daher sollten die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der neue europäische Fahrzyklus (New European Driving Cycle, NEDC) dringend geändert werden, um sicherzustellen, dass die Prüfverfahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die unter realen Fahrbedingungen entstehen, angemessen widerspiegeln. Als nächster Schritt sollte der weltweite Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure, WLTP), der derzeit im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa entwickelt wird, sobald wie möglich nach seiner Fertigstellung in die Rechtsvorschriften der Union integriert werden.***

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als **500** leichter Nutzfahrzeuge verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.

#### *Geänderter Text*

(4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als **1000** leichter Nutzfahrzeuge verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu realisieren, sollte angegeben werden, wie diese Verordnung für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimazielen der EU richtet, und den Folgen für die Entwicklung einer kosteneffizienten Technologie zur

#### *Geänderter Text*

(6) Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu realisieren, sollte angegeben werden, wie diese Verordnung für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimazielen der EU richtet, und den Folgen für die Entwicklung einer kosteneffizienten Technologie zur



Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen basieren. Daher ist es angezeigt, **diese Aspekte zu überprüfen**, und die Kommission **sollte einen Bericht und gegebenenfalls Vorschläge für Ziele für die Zeit nach 2020 vorlegen**.

Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen basieren. Daher ist es angezeigt, **in dieser Verordnung für 2025 ein Ziel für durchschnittliche Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge in einem Richtbereich von 105 g bis 120 g CO<sub>2</sub>/km festzusetzen**, und dass die Kommission **überprüft, wie sich ein solches Ziel kosteneffektiv verwirklichen lässt**.

## **Änderungsantrag 6**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6a) Begünstigungen sind ein wichtiges Instrument für die Hersteller, da sie technologischen Wandel auslösen und einen Anreiz bieten, in innovative Technologien mit niedrigen Emissionen zu investieren. Sie sind außerdem ein wirksames Instrument, weil sich damit die Ziele der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 verwirklichen lassen, ohne die Steuerzahler der Union zusätzlich zu belasten. Viele Arten alternativer Antriebssysteme lassen sich durch den Einsatz von Begünstigungen fördern. Das System der Begünstigungen sollte daher über den in der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 vorgesehenen Termin 2018 hinaus verlängert werden.**

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine

(10) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine

Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Angesichts dieses Sachverhalts *sind in Anhang I* der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 *Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt*, die *nach Maßgabe* der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und *Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden. Sobald die Prüfungsverfahren geändert sind*, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.

Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure, **WLTP**) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Angesichts dieses Sachverhalts *und in Anbetracht der Unzulänglichkeit des aktuellen Prüfzyklus sollte rasch ein neuer Prüfzyklus, der den tatsächlichen Fahrzeugemissionen Rechnung trägt, entwickelt werden, um unterschiedliche Auslegungen und Abweichungen innerhalb der Mitgliedstaaten auszuschließen. Damit die vorliegende Verordnung tatsächlich zu dem erhofften Rückgang der Emissionen führt, sollten die Prüfverfahren nach Möglichkeit bis zum 1. Januar 2017 auf den WLTP umgestellt und in das Unionsrecht übernommen werden. Die Kommission sollte jedoch überdenken, ob der WLTP bei der Übernahme ins Unionsrecht durch weitere Bestimmungen ergänzt werden muss, um sicherzustellen, dass die Prüfverfahren die Emissionen, die unter realen Fahrbedingungen entstehen, angemessen widerspiegeln. Sofern der WLTP bis 2017 im Sinne dieser Verordnung angewandt wird*, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind. *Wird der WLTP bis 1. Januar 2017 nicht angenommen, sollte die Kommission die Messverfahren der Union nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 umgehend ändern, um den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge im Straßenverkehr Rechnung zu tragen.*

## **Änderungsantrag 8**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10a) Es sollte geprüft werden, ob die CO<sub>2</sub>-Emissionsziele durch Kraftstoffeffizienzziele ersetzt werden sollten, weil bei den CO<sub>2</sub>-Emissionszielen den Schadstoffemissionen moderner Verbrennungsmotoren nicht Rechnung getragen wird. Die Kommission sollte deshalb einen Bericht hierüber vorlegen.***

## **Änderungsantrag 9**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10b) Treibhausgasemissionen, die aus der Energieversorgung und der Kraftfahrzeugherstellung bzw. -entsorgung stammen, sind wesentliche Bestandteile des gegenwärtigen CO<sub>2</sub>-Gesamtfußabdrucks des Straßenverkehrs und dürften in Zukunft erheblich an Bedeutung zunehmen. Es sollten daher politische Maßnahmen ergriffen werden, um Hersteller zur Entwicklung optimaler Lösungen zu bewegen, bei denen insbesondere die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die mit der Erzeugung von Energie für Fahrzeuge – beispielsweise Elektrizität und alternativen Kraftstoffen – einhergehen, und mit denen sichergestellt wird, dass diese vorgelagerten Emissionen nicht die Vorteile des verbesserten Energieverbrauchs beim Betrieb von Fahrzeugen zunichtemachen, der durch***

*diese Verordnung erreicht werden soll. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bei der künftigen Überarbeitung dieser Verordnung für die Zeit nach 2020 einen Regulierungsansatz in Erwägung ziehen, in dem Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die durch die Versorgung des Fahrzeugs mit Energie und seinen Lebenszyklus bedingt sind.*

## **Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 1 a (neu)**  
Verordnung (EU) Nr. 510/2011  
Artikel 1 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1a) Nach Artikel 1 Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt:*

*„2a. Für die Zeit nach 2025 wird mit dieser Verordnung für die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsmaßnahmen sowie Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessenen durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge ein Zielwert in einem Richtbereich von 105 bis 120 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.“*

## **Änderungsantrag 11**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 2**  
Verordnung (EU) Nr. 510/2011  
Artikel 2 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, die im vorangegangenen

4. Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, die im vorangegangenen

Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen für weniger als **500** Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der EU verantwortlich sind.

Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen für weniger als **1000** Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der EU verantwortlich sind.

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h erhält folgende Fassung:***

***„h) „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO<sub>2</sub>-Massenemissionen (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Emissionen eines vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs; für die Zwecke der Anwendung dieses Buchstabens gilt der neue weltweite Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) nach Möglichkeit ab Inkrafttreten der jeweiligen Änderungen der Messverfahren, die in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 festgelegt sind, bzw. spätestens am 1. Januar 2017.“***

## **Änderungsantrag 13**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2 b (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2b) Artikel 5 erhält folgenden Wortlaut:*

**„Artikel 5**

**Begünstigung**

**Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zählt jedes neue leichte Nutzfahrzeug mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 50 g CO<sub>2</sub>/km als**

**– 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,**

**– 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,**

**– 2,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2016,**

**– 1,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2017,**

**– 1,3 leichte Nutzfahrzeuge pro Jahr von 2018 bis 2023.**

**Für die Dauer des Systems der Begünstigungen werden höchstens 1 % neue leichte Nutzfahrzeuge pro Hersteller mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter 50 g CO<sub>2</sub>/km bei der Anwendung der in Absatz 1 genannten Multiplikatoren berücksichtigt."**

## **Änderungsantrag 14**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2 c (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2c) Folgender Artikel wird eingefügt:*

**„Artikel 5 a**

**Geschwindigkeitsbegrenzer**

**Ab dem 1. Januar 2014 und in jedem darauf folgenden Kalenderjahr hat jeder Hersteller leichter Nutzfahrzeuge seine**

*leichten Nutzfahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern auszustatten, die eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h zulassen.“*

*Begründung*

*Geschwindigkeitsbegrenzer sind ein sehr kosteneffizientes Mittel zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Die Hersteller könnten auf diese Weise die Minderungszielvorgaben der vorliegenden Verordnung zu erheblich niedrigeren Kosten erfüllen.*

**Änderungsantrag 15**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2 d (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 8 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2d) In Artikel 8 wird der folgende Absatz eingefügt:*

*„4a. Wenn ein Mitgliedstaat bei der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG feststellt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Serienfahrzeugs erheblich von denen des genehmigten Typs abweichen, ist der Kommission diese Abweichung zusammen mit den genauen Daten gemäß Anhang II dieser Verordnung mitzuteilen.*

*Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugtyps, bei denen eine Abweichung festgestellt wurde, werden bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im folgenden Kalenderjahr entsprechend angepasst.“*

**Änderungsantrag 16**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2e) In Artikel 8 wird der folgende Absatz eingefügt:**

**„4b. Die Kommission überwacht die tatsächlichen übermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte nach Fahrzeugtyp und Hersteller auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationsquellen und veröffentlicht jährliche Kontrollberichte darüber, wie sich diese Werte zu den Werten der Typgenehmigung verhalten.“**

*Begründung*

*Es gibt zahlreiche Quellen mit Angaben zur Höhe des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs. Hierzu gehören Daten, die Einzelpersonen über ihren persönlichen Kraftstoffverbrauch sammeln und übermitteln, die Überwachung des Kraftstoffverbrauchs bei Leasingfahrzeugen und von Verbraucherschutzorganisationen/Automobilclubs durchgeführte Tests. Die aus diesen und sonstigen Quellen stammenden Informationen können zusammengenommen ein Bild vermitteln, inwieweit die Diskrepanzen zwischen dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch und dem Verbrauch gemäß der Typgenehmigung schwanken, und einen Vergleich des Verhaltens der Fahrzeuge verschiedener Hersteller ermöglichen.*

### **Änderungsantrag 17**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 3 a (neu)**  
Verordnung (EU) Nr. 510/2011  
Artikel 12 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Artikel 12 Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

**„1. „Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen berücksichtigt, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder einer Kombination innovativer Technologien („innovative Technologiepakete“) erreicht werden. [...].“**



*Begründung*

*Für innovative Technologien darf es keine Begrenzungen geben.*

**Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 3 b (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 12 – Absatz 2 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) In Artikel 12 Absatz 2 erhält die Einleitung folgende Fassung:***

**„2. Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2013 mittels Durchführungsrechtsakten Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Genehmigung der innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfungsverfahren erlassen. Diese Durchführungsbestimmungen stehen in Einklang mit den durch Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegten Vorschriften und gründen sich auf folgende Kriterien für innovative Technologien:“**

**Änderungsantrag 19**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 3 c (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 12 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3c) In Artikel 12 wird folgender Absatz angefügt:***

**„4a. Die Kommission legt bis zum 31. Dezember 2013 überarbeitete Durchführungsvorschriften für das Verfahren zur Genehmigung der Ökoinnovationen zur Erleichterung einer Antragstellung zum Einsatz innovativer Technologien vor und gibt anschließend ein Handbuch zur korrekten Antragstellung heraus.“**

#### *Begründung*

*Verordnung (EU) Nr. 510/2011 besagt, dass zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden, Berücksichtigung finden. Allerdings hat die Vergangenheit gezeigt, dass bisher nur ein Antrag dieser Art eingereicht wurde. Durch eine Überarbeitung des Genehmigungsverfahrens zur Vereinfachung der Antragstellung und die Herausgabe eines Handbuchs kann dieser Situation Abhilfe geschaffen werden.*

#### **Änderungsantrag 20**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a**  
Verordnung (EU) Nr. 510/2011  
Artikel 13 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

**„Die Kommission *überprüft bis zum 31. Dezember 2014* die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, *die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 festzulegen.*“**

#### *Geänderter Text*

**5. Bis 1. Januar 2017 schließt** die Kommission **eine Überprüfung der** Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen **in Anhang I und der Ausnahmen in Artikel 11 mit dem Ziel ab,**

**– die Modalitäten festzulegen, um bis zum Jahr 2025 einen Zielwert in einem Richtbereich von 105 bis 120 g CO<sub>2</sub>/km auf kosteneffiziente Weise zu erreichen, sofern aufgrund der Verwendung CO<sub>2</sub>-armer Technologien und ihrer Akzeptanz auf dem Markt keine triftigen Gründe für einen niedrigeren Zielwert vorliegen, und**

**– die Aspekte zu bestimmen, die mit der Umsetzung dieses Ziels, einschließlich der Emissionsüberschreitungsabgabe,**

*zusammenhängen.*

*Auf der Grundlage einer solchen Überprüfung und einer flankierenden Folgenabschätzung, die auch eine Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und ihre Zulieferindustrien umfasst, unterbreitet die Kommission gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung in einer Weise, die möglichst wettbewerbsneutral sowie sozialverträglich und nachhaltig ist.*

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b – Spiegelstrich - 1 (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*– Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:*

**„6. Die Kommission nimmt leichte Nutzfahrzeuge in die Folgenabschätzung und Überarbeitung der Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf, um den WLTP nach Möglichkeit spätestens am 1. Januar 2017 als überarbeitetes Messverfahren anzuwenden. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise das tatsächliche Verhalten von leichten Nutzfahrzeugen hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen widerspiegeln, sowie Vorschläge zur Einbeziehung genehmigter innovativer Technologien und innovativer Technologiepakete im Sinne des Artikels 12, die im Prüfzyklus ihren Ausdruck finden könnten. Die Kommission stellt sicher, dass diese**

*Verfahren danach regelmäßig überprüft werden.“*

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b – Spiegelstrich -1 a (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*– folgender Unterabsatz 1a wird eingefügt:*

*„Um sicherzustellen, dass den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb Rechnung getragen wird und die gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte wirklich vergleichbar sind, gewährleistet die Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, dass die Elemente in dem Prüfungsverfahren, die einen erheblichen Einfluss auf die gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen haben, genau definiert sind, um die Ausnutzung von Flexibilitäten im Rahmen des Prüfzyklus durch die Hersteller zu verhindern.“*

## **Änderungsantrag 23**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b – Spiegelstrich - 1 b (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*– folgender Unterabsatz 1b wird eingefügt:*

*„Bei der Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Serienfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung mit den Werten des genehmigten Typs ist zu gewährleisten, dass die Luft- und Rollwiderstandswerte von dem Fahrzeug*

*stammen, dessen Übereinstimmung der Produktion überprüft wird.“*

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EU) Nr. 510/2011

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

c) ab 2020:

Indikative spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  
 $147 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in  
Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = der nach Artikel 13 **Absatz 2**  
festgelegte Wert

a = 0,096.

#### *Geänderter Text*

c) ab 2020:

Indikative spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  
 $147 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in  
Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = der nach Artikel 13 **Absatz 5**  
festgelegte Wert

a = 0,096.

#### *Begründung*

*Korrektur – Fehler im Vorschlag der Kommission.*

## BEGRÜNDUNG

Im Jahr 2011 erließen das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) Nr. 510/2011, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge zu verringern. Gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung muss die Kommission bestätigen, ob es durchführbar ist, die langfristige Zielvorgabe von 147 g CO<sub>2</sub>/km für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugflotte ab 2020 zu erreichen, und die Modalitäten für die Erreichung der Zielvorgabe festlegen. Mit der Annahme ihres Vorschlags COM(2012) 394 vom 11. Juli 2012 hat die Kommission die Forderung der beiden Legislativorgane erfüllt und bestätigt, dass die in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) festgelegte Zielvorgabe von 147 g durchführbar ist.

### Zielvorgabe für 2020

Nach Auffassung des Berichterstatters sollte diese langfristige Zielvorgabe von 147 g CO<sub>2</sub>/km, die ab 2020 gelten sollen, nicht geändert werden. Es handelt sich um ein ehrgeiziges Ziel, das erst 2011 vereinbart wurde, weniger als zwei Jahre vor der Annahme des Vorschlags der Kommission, in dem seine Durchführbarkeit bestätigt wird. Der Berichterstatter unterstützt daher uneingeschränkt den Vorschlag der Kommission, die technische Durchführbarkeit der Zielvorgabe für 2020 zu bestätigen. Aus folgenden Gründen spricht sich der Berichterstatter gegen jegliche Änderung der bestehenden langfristigen Zielvorgabe von 147 g CO<sub>2</sub>/km aus:

- Seit die Zielvorgabe von 147 g vereinbart wurde, hat sich keinerlei Veränderung der Umwelt- oder Wirtschaftslage ergeben, die eine Änderung des Ambitionsniveaus in diesem Stadium rechtfertigen würde;
- In Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 wird der Kommission das Mandat erteilt, die Durchführbarkeit der langfristigen Zielvorgabe zu bestätigen. Mit dieser Bestimmung wurde eindeutig nicht beabsichtigt, dass die Kommission eine ehrgeizigere Zielvorgabe vorschlagen könnte. Insofern entspricht es mit dem Wortlaut und dem Geist von Artikel 13 Absatz 1, die in der bestehenden Verordnung festgelegte langfristige Zielvorgabe nicht zu ändern;
- die Hersteller benötigen auch Planungssicherheit. Die Zielvorgabe für 2020 in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde erst vor zwei Jahren vereinbart; jegliche weiteren Änderungen in diesem Stadium würden nur dieses rechtmäßige Bedürfnis nach Gewissheit untergraben;
- jedes Mal, wenn Zielvorgaben für CO<sub>2</sub>-Emissionen festgelegt werden, muss dem langen Entwicklungszyklus bei leichten Nutzfahrzeugen Rechnung getragen werden. Die Hersteller befinden sich in Bezug auf Fahrzeuge, die 2020 auf den Markt gebracht werden sollen, schon in den fortgeschrittenen Planungsphasen. Eine Änderung der Zielvorgabe in diesem Stadium würde sich nachteilig auf die Fertigungszyklen der Hersteller auswirken;
- eine Änderung der Zielvorgabe würde auch die allgemeine Glaubwürdigkeit langfristiger Zielvorgaben untergraben, da sich eine langfristige Zielvorgabe von

vornherein dadurch ausgezeichnet, dass sie langfristig (d. h. von 2011 bis 2020) gültig bleibt;

- zwar behaupten Studien, die Zielvorgabe für 2020 könne ehrgeiziger sein, es gibt aber auch Studien, die zu dem Schluss gelangen, die Zielvorgabe von 147 g sei zu ehrgeizig. Es gibt keine ausreichend fundierten Gründe dafür, sie in die eine oder andere Richtung zu ändern;
- fehlende Daten: Bisher fehlt es insbesondere in Bezug auf sogenannte „Mehrstufenfahrzeuge“ an Daten. Ausreichende Kontrolldaten werden nicht vor 2014 verfügbar sein. Neue Zielvorgaben sollten nicht erörtert werden, ohne dass ausreichende und verlässliche Daten vorliegen;
- ein weiterer zu berücksichtigender Faktor ist die derzeitige Wirtschaftslage, die von einer Finanzkrise geprägt ist. Deshalb sollten den europäischen Herstellern nicht durch ehrgeizigere Zielvorgaben weitere wirtschaftliche Belastungen auferlegt werden;
- ehrgeizigere Zielvorgaben könnten aufseiten der Hersteller die Investitionskosten (z. B. Forschung und Entwicklung) erhöhen. Fahrzeuge der Klasse N1 werden üblicherweise von Handwerkern, Kurier- und Expressdiensten und vielen Einzelhändlern wie Floristen, Gastwirten usw. verwendet, von denen die meisten KMU sind. Die Überprüfung der Rechtsetzung sollte nicht darauf hinauslaufen, dass den KMU zusätzliche Bürden auferlegt werden;
- der Berichterstatter respektiert die Einigung auf die langfristige Zielvorgabe, die 2011 nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat erzielt wurde.

### **Begünstigung**

Begünstigungen sind zusätzliche Gutschriften für emissionsarme Fahrzeuge. Nach der geltenden Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erhält die Flotte des Herstellers für jedes emissionsarme Fahrzeug, das weniger als 50 g CO<sub>2</sub>/km ausstößt, eine zusätzliche Gutschrift. Nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 läuft das System der Begünstigungen 2018 aus. Begünstigungen sind zwar Teil des neuen Vorschlags der Kommission zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen, in dem vorliegenden Vorschlag zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen aber nicht enthalten. Der Berichterstatter erachtet Begünstigungen jedoch als wichtiges Mittel, um die Markteinführung emissionsarmer Fahrzeuge zu fördern und die Hersteller zu motivieren, CO<sub>2</sub>-arme Technologien zu entwickeln. Da noch nicht bekannt ist, was in Zukunft die führende emissionsarme Technologie sein wird, sollte das System der Begünstigungen bestehen bleiben. Gleichzeitig erfordert es keinerlei zusätzliche Finanzmittel und belastet somit die Steuerzahler nicht.

### **Ökoinnovationen**

Der Berichterstatter begrüßt den Ansatz der Kommission, Ökoinnovationen im Vorschlag beizubehalten. Neue Innovationen sollten gefördert werden, und der Vorschlag bietet dafür einen eindeutigen Anreiz. Der Genehmigungsprozess sollte vereinfacht werden, und effiziente Technologien sollten stets gefördert werden.

20.3.2013

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE (\*)**

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge  
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Markus Pieper

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

2011 haben das Europäische Parlament und der Rat eine Rechtsvorschrift angenommen (Verordnung (EU) Nr. 510/2011), in der für neue leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1), die in der Union erstmals zugelassen werden und die – mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums – auch zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren, ein CO<sub>2</sub>-Emissionsziel von 147 g/km für 2020 festgesetzt wurde.

In der Verordnung wurde außerdem Folgendes festgelegt:

**eine Übergangsphase** zwischen 2014 und 2017 mit einer Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von 175 g/km: 2014 müssen 70 % der Neuwagenflotte eines jeden Herstellers die Grenzwerte einhalten, 2015 75 %, 2016 80 % und von 2017 an 100 %.

**Begünstigungen** für alle neuen leichten Nutzfahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von unter 50 g/km;

**Sanktionen („Emissionsüberschreitungsabgabe“)** für Hersteller, die die CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht erfüllen;

**Ausnahmeregelungen** für kleinere Hersteller mit einer Produktion von weniger als 22 000 pro Jahr in der Union zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugen;

**Unterstützung von Ökoinnovationen** bei Herstellern, die innovative Technologien anwenden, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken.



Die indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für neue leichte Nutzfahrzeuge werden auf der Grundlage der Masse des Fahrzeugs in Gramm pro Kilometer gemessen.

Die in den geltenden Rechtsvorschriften festgelegten verbindlichen Ziele für 2020 müssen umgesetzt werden. Laut der technischen Untersuchung, die für die Folgenabschätzung durchgeführt wurde, können die technologischen Verfahren, die notwendig sind, um das CO<sub>2</sub>-Emissionsziel von 147 g/km zu erreichen, bis 2020 entwickelt werden.

In dem gegenwärtigen Legislativvorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 werden die Modalitäten für die Umsetzung der Zielvorgaben festgelegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- die Umsetzbarkeit der CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe für leichte Nutzfahrzeuge für 2020 wird bestätigt;
- die Zielvorgabe soll auch weiterhin auf der Grundlage der Masse und der relativen Grenzwertkurve eines Fahrzeugs festgesetzt werden;
- es sollen weiterhin Prämien für Ökoinnovationen und Emissionsüberschreitungsabgaben zur Anwendung kommen;
- die kleinsten Hersteller, die weniger als 500 Nutzfahrzeuge pro Jahr herstellen, werden von der Umsetzung der Zielvorgabe ausgenommen;
- die Verordnung soll bis Ende 2014 überprüft werden, um neue, niedrigere CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben für den Zeitraum nach 2020 festzusetzen.

Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt den Vorschlag der Kommission, durch den die Umsetzbarkeit der Ziele für 2020 bestätigt wurde, und schlägt vor, das CO<sub>2</sub>-Emissionsziel von 147 g/km, das in einer Phase des Strukturwandels in dem betreffenden Sektor nach wie vor als ehrgeizig betrachtet werden sollte, nicht zu ändern.

Der Verfasser der Stellungnahme spricht sich deshalb dafür aus, den vor weniger als zwei Jahren erzielten Kompromiss aufrechtzuerhalten, und möchte daran erinnern, dass das Ziel von 147 g/km im Vergleich zu den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Jahres 2007 in Höhe von 203 g/km eine Reduzierung um 28 % darstellt und für verstärkte Investitionen der Hersteller in neue Technologien steht.

Diese Investitionen werden jedoch Auswirkungen auf die Fahrzeugpreise (Preissteigerungen von bis zu 10 %) und die kleinen und mittelgroßen Unternehmen (KMU) haben, für die die leichten Nutzfahrzeuge ein wichtiges Arbeitsmittel sind. Bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage werden die KMU sehr vorsichtig erwägen, ob sich der Ersatz eines alten Fahrzeugs und die Investition in ein neues lohnt.

Der Verfasser der Stellungnahme ist zwar der Ansicht, dass ein allgemeiner Ausblick auf den Zeitraum nach 2020 nützlich ist, die Festsetzung entsprechender Zielvorgaben im Rahmen der Überprüfung der Verordnung im Jahre 2014 sollte jedoch auf frühestens 2018 verschoben

werden. Der Grund dafür ist, dass das neue Testverfahren noch nicht festgelegt wurde und wahrscheinlich auch nicht festgelegt wird, bevor der neue WLTP-Prüfzyklus (Worldwide Light Duty Test Procedure) und die entsprechenden Testverfahren zur Verfügung stehen. Ungeachtet dessen sollte genügend Zeit verbleiben, damit die Industrie über Planungssicherheit verfügt.

Hinsichtlich der Begünstigungen stimmt der Verfasser der Stellungnahme nicht mit dem Vorschlag der Kommission überein, die entsprechenden Bestimmungen nicht über 2017 hinaus zu verlängern. Der Verfasser betrachtet sie vielmehr als einen wichtigen Anreiz – insbesondere für Ingenieure –, neue, effiziente Technologien zu entwickeln und anzuwenden, die nicht nur auf Elektrofahrzeuge beschränkt sein sollten. Dasselbe sollte für das Konzept der Ökoinnovationssysteme gelten: Sie sollten in dem Vorschlag beibehalten werden und innovative effiziente Technologien wirksamer unterstützen.

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE**

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

### **Änderungsantrag 1**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Allzu häufige Änderungen der Zielvorgaben führen zu Unsicherheit in der Automobilindustrie und beeinträchtigen ihre weltweite Wettbewerbsfähigkeit.***

### **Änderungsantrag 2**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments

und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten.

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 und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten. ***Von der Kommission durchgeführte Studien haben jedoch gezeigt, dass durch die Testverfahren für die Messung von CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß dieser Verordnung nicht verhindert werden konnte, dass die Hersteller in steigendem Umfang Flexibilitätsbestimmungen in Anspruch nehmen, die zu angeblichen Senkungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt haben, die nicht auf technische Verbesserungen zurückzuführen sind und im tatsächlichen Betrieb im Straßenverkehr nicht erreicht werden können. Deshalb sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dringend überprüft werden, damit die Testverfahren die tatsächlichen Betriebseigenschaften der Fahrzeuge hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen angemessen widerspiegeln.***

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

##### *Vorschlag der Kommission*

Nach der für die Folgenabschätzung durchgeführten technischen Analyse sind die Technologien zum Erreichen des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km vorhanden und ***können*** die erforderlichen Reduktionen ***zu geringeren Kosten*** erreicht werden ***als in der vorangegangenen Analyse, die vor der Annahme der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 durchgeführt wurde, geschätzt wurden. Auch hat sich der***

##### *Geänderter Text*

Nach der für die Folgenabschätzung durchgeführten technischen Analyse sind die Technologien zum Erreichen des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km vorhanden, und die erforderlichen Reduktionen ***können*** erreicht werden. Die Durchführbarkeit des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km bis 2020 wird daher bestätigt. ***Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise und des Strukturwandels in der Fahrzeugindustrie ist es jedoch***

*Abstand zwischen den derzeitigen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge und dem Zielwert verringert.* Die Durchführbarkeit des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km bis 2020 wird daher bestätigt.

*wichtig, dass das Ziel erreicht werden kann, ohne dass der Branche zusätzlich erschwert wird, international wettbewerbsfähig zu bleiben.*

#### *Begründung*

*Das Erreichen der Vorgabe von 147 g/km ist nach wie vor ein ehrgeiziges Ziel.*

#### **Änderungsantrag 4**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6**

###### *Vorschlag der Kommission*

Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu realisieren, sollte angegeben werden, wie diese Verordnung für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimazielen der EU richtet, und den Folgen für die Entwicklung einer kosteneffizienten Technologie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen basieren. Daher ist es angezeigt, diese Aspekte **zu überprüfen**, und die Kommission **sollte einen Bericht und gegebenenfalls Vorschläge** für Ziele für die Zeit nach 2020 **vorlegen**.

###### *Geänderter Text*

Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu realisieren, sollte angegeben werden, wie diese Verordnung für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimazielen der EU richtet, und den Folgen für die Entwicklung einer kosteneffizienten Technologie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen basieren. Daher ist es angezeigt, **dass** diese Aspekte **überprüft werden** und die Kommission **vor dem Ende der Geltungsdauer dieser Verordnung einen Vorschlag** für Ziele für die Zeit nach 2020 **vorlegt. Um für Planungssicherheit Sorge zu tragen, sollte ein solcher Vorschlag nicht vor 2018 unterbreitet werden, da die Umsetzung dieser Ziele auf einem neuen Prüfzyklus und den entsprechenden Testverfahren basiert, die erst nach 2020 zum Zwecke der Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Überwachung des Ziels anzuwenden sind.**

## Begründung

Ein Ziel für die Zeit nach 2020 sollte erst nach einer Bewertung der konkreten Fortschritte festgesetzt werden, die im Rahmen der Anwendung dieser Verordnung erzielt wurden.

### Änderungsantrag 5

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 10

##### Vorschlag der Kommission

(10) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Angesichts **dieses Sachverhalts sind in** Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden. **Sobald die Prüfungsverfahren** geändert sind, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.

##### Geänderter Text

(10) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Angesichts **dieser Tatsache und vor dem Hintergrund, dass der bestehende Prüfzyklus die tatsächlichen Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr nicht ausreichend widerspiegelt, ist die rasche Entwicklung eines verbesserten Prüfzyklus von grundlegender Bedeutung. Wenn die gegenwärtigen Testverfahren gemäß** Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, **in dem** Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt **werden**, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden, geändert sind, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.

## **Änderungsantrag 6**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10a) Es sollte geprüft werden, ob die CO<sub>2</sub>-Emissionsziele durch Kraftstoffeffizienzziele ersetzt werden sollten, weil bei den CO<sub>2</sub>-Emissionszielen den Schadstoffemissionen moderner Verbrennungsmotoren nicht Rechnung getragen wird. Deshalb wird die Kommission aufgefordert, hierüber einen Bericht vorzulegen.***

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Nummer 2 a (neu) Verordnung (EG) Nr. 510/2011 Artikel 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Artikel 5 erhält folgende Fassung:***

***Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zählt jedes neue leichte Nutzfahrzeug mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 50 g CO<sub>2</sub>/km als***

***3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,  
- 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,  
- 2,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2016,  
- 1,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2017,  
- 1 leichtes Nutzfahrzeug ab 2018.***

***Für die Dauer des Systems der Begünstigungen werden höchstens 1 % der neuen leichten Nutzfahrzeuge pro Hersteller mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter 50 g CO<sub>2</sub>/km bei der Anwendung der in Absatz 1 genannten***

*Multiplikatoren berücksichtigt.*

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 3 a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 12 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Artikel 12 Absatz 1 letzter Satz wird gestrichen.***

*Begründung*

*Für innovative Technologien darf es keine Begrenzungen geben.*

## **Änderungsantrag 9**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 3 b (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 12 – Absatz 4a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) Artikel 12 wird folgender Absatz hinzugefügt:***

***„4a. Die Kommission legt bis zum 31.12.2013 überarbeitete Durchführungsvorschriften für das Verfahren zur Genehmigung der Ökoinnovationen zur Erleichterung einer Antragstellung zum Einsatz innovativer Technologien vor und gibt anschließend ein Handbuch zur korrekten Antragstellung heraus.“***

*Begründung*

*Verordnung (EU) Nr. 510/2011 besagt, dass zur Erreichung des Gemeinschaftsziels CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden, Berücksichtigung finden. Allerdings hat die Vergangenheit gezeigt, dass bisher nur ein Antrag dieser Art eingereicht wurde. Durch eine Überarbeitung des Genehmigungsverfahrens zur Vereinfachung der Antragstellung und die Herausgabe eines Handbuchs kann dieser Situation Abhilfe geschaffen werden.*

## Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a  
Verordnung (EG) Nr. 510/2011  
Artikel 13 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

*„Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2014 die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 festzulegen.“*

### *Geänderter Text*

*„Bis zum 31. Januar 2016 legt die Kommission einen Vorschlag hinsichtlich der Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2025 vor. Der neue Zielwert stimmt mit den langfristigen Zielen der EU für die Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2050 überein, insbesondere im Verkehrssektor, und berücksichtigt die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie. Der Vorschlag beruht auf dem neuen weltweiten Prüfzyklus (WLDP), der die in Verordnung Nr. 715/2007 festgelegten Testverfahren ersetzt. Sollte bis zum 31. Juli 2015 auf internationaler Ebene keine Einigung über diesen Standard erfolgt sein, basiert der Vorschlag auf dem bekannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (New European Driving Cycle, NEDC). Der Vorschlag eines neuen CO<sub>2</sub>-Grenzwertes beinhaltet auch:*

- eine Lebenszyklusbewertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Fahrzeuge. Die Ergebnisse sind bei der Grenzwertbetrachtung einzubeziehen.*
- eine Einbeziehung der realen Emissionen im Fahrbetrieb (Real World Driving Emissions, RDE)“*



## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 4a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(aa) Folgender Absatz wird eingefügt:*

**„4a. Die Kommission prüft, ob der „Auspuffansatz“, bei dem nur Emissionen im Zusammenhang mit Treibstoffproduktion und -verbrauch einberechnet werden, durch einen „Lebenszyklusansatz“ ersetzt werden kann, bei dem Emissionen in allen Phasen der Lebensdauer eines Fahrzeugs berücksichtigt werden, von der Materialproduktion bis zur Entsorgung oder zum Recycling.“**

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b – Spiegelstrich 2**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**„Um etwaigen Änderungen des vorgegebenen Prüfungsverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen, passt die Kommission die Formeln in Anhang I mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 15 und vorbehaltlich der Bedingungen der Artikel 16 und 17 an und trägt gleichzeitig dafür Sorge, dass das alte und das neue Prüfungsverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.“**

**„Das Regeltestverfahren und der Prüfzyklus bilden weiterhin die Grundlage für die Zielvorgabe gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und gemäß den Anhängen III und XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008. Das neue Testverfahren und der neue Prüfzyklus werden bis spätestens 31. Dezember 2018 vollständig definiert und umgesetzt. Bis dahin werden ausreichende Überwachungsdaten zur Verfügung stehen. Die Kommission wird daraufhin mögliche neue Ziele für die Zeit nach**

*2020 erwägen.“*

*Begründung*

*Um Planungssicherheit für die Industrie sicherzustellen, muss das alte Regeltestverfahren solange beibehalten werden, bis das neue vollständig entwickelt und umgesetzt ist und bis ausreichende Daten zur Verfügung stehen. Erst dann sollte ein neues Testverfahren gelten.*

**Änderungsantrag 13**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

„c) ab 2020:

Indikative spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  
 $147 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in  
Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = der nach *Artikel 13 Absatz 2*  
festgelegte Wert

a = 0,096.“

„c) ab 2020:

Indikative spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  
 $147 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in  
Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = der nach *Artikel 13 Absatz 5*  
festgelegte Wert

a = 0,096.“

*Begründung*

*Tippfehler seitens der Kommission.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO <sub>2</sub> -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 11.9.2012	
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 11.9.2012	
<b>Assoziierte(r) Ausschuss/Ausschüsse - Datum der Bekanntgabe im Plenum</b>	17.1.2013	
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Markus Pieper 25.10.2012	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	23.1.2013	20.2.2013
<b>Datum der Annahme</b>	19.3.2013	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 36	–: 12
	0:	1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Oldřich Vlasák	

28.3.2013

## **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 Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge  
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Eider Gardiazábal Rubial

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind zusammen für mehr als die Hälfte der gesamten Treibhausgasemissionen verantwortlich, die in Europa durch den Verkehrssektor verursacht werden. Während die durch andere Sektoren verursachten Treibhausgasemissionen im Allgemeinen zurückgehen, sind die des Verkehrssektors seit 1990 um 23 % angestiegen.

Das für 2020 gesetzte Ziel von 147 g CO<sub>2</sub>/km für leichte Nutzfahrzeuge bedeutet eine Abnahme des jährlichen Kraftstoffverbrauchs um 17 % im Vergleich zu dem für 2017 gesetzten Ziel von 175 g. Es ist davon eine Anregung von Forschung und Innovation in der Automobilindustrie, eine Förderung grünen Wachstums und grüner Arbeitsplätze und eine Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie sowie eine Verringerung der Abhängigkeit der EU von der Einfuhr von Öl zu erwarten.

Nach der für die Folgenabschätzung durchgeführten technischen Analyse sind die Technologien zur Verwirklichung des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km vorhanden und die erforderlichen Einsparungen können zu geringeren Kosten führen als den in der vorangegangenen, vor der Annahme der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 durchgeführten Analyse geschätzten Kosten. Auch hat sich der Abstand zwischen den derzeitigen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge und dem Zielwert verringert.

Angesichts der breiten Unterstützung für die Ziele dieses Legislativvorschlags schlägt die Verfasserin der Stellungnahme eine begrenzte Zahl von Änderungsanträgen vor, mit denen diese Ziele weiter gestärkt werden sollen:

## **i) Ein Ziel für die Zeit nach 2020**

Eine Schwäche des Vorschlags der Kommission sind die fehlenden Ideen für die Zeit nach 2020. Es ist zwar vielleicht nicht möglich, die genaue Entwicklung der technologischen Möglichkeiten bis 2025 vorauszusagen, aber die Festsetzung eines Ziels für 2025 würde a) der Automobilindustrie Planungs- und Investitionssicherheit geben, (b) den Markt für extrem emissionsarme Fahrzeuge ankurbeln; (c) die weltweite Vorreiterrolle der EU bei der Herstellung sauberer Fahrzeuge mit hoher Kraftstoffeffizienz erhalten und d) ein klares politisches Signal aussenden, dass weitere Emissionseinsparungen erforderlich sind. Dem Europäischen Parlament bietet sich die Gelegenheit, die Debatte über die Zeit nach 2020 zu prägen.

Die Verfasserin der Stellungnahme schlägt vor, für 2025 ein zwischen 100 g CO<sub>2</sub>/km und 115 g CO<sub>2</sub>/km liegendes Ziel festzulegen. Angesichts der zu erwartenden Vermarktung emissionsarmer Technologien sollte die Kommission in dem bis Ende 2014 vorzulegenden Legislativvorschlag ein genaues Ziel vorschlagen. Es soll in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, dass die USA bereits ein Ziel für 2025 beschlossen haben.

## **ii) Unterschiede zwischen Typgenehmigung und realen Emissionen (Prüfzyklus)**

Problematisch ist die wachsende Diskrepanz zwischen den Emissionen leichter Nutzfahrzeuge gemäß ihrer Typgenehmigung und ihren realen Emissionen. Die Sichtung einschlägiger Literatur und von Typgenehmigungsbehörden und aus Prüflaboratorien stammenden Informationen führt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass Flexibilitäten zunehmend zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer von neuen Fahrzeugen genutzt werden. Bei leichten Nutzfahrzeugen hat die Anwendung von Flexibilitäten in den vergangenen zehn Jahren schätzungsweise zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Typengenehmigungen neuer Fahrzeuge um etwa 7 % geführt (Spanne 3,5–10,5 %), was mindestens ein Drittel der Schätzungen zufolge im Zeitraum von 2002 bis 2010 verwirklichten Einsparungen ausmacht (12,5 g/km von 35,5 g/km)<sup>1</sup>.

Die möglichen Auswirkungen einer steigenden Nutzung von Flexibilitäten sind nicht nur unter regelungspolitischen Gesichtspunkten relevant. Einsparungen beim Typgenehmigungstest, die nicht das Ergebnis technologischer Verbesserungen an Fahrzeugen sind, führen bei der tatsächlichen Fahrzeugnutzung nicht zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge nicht die den Endnutzern versprochene Reduzierung der Kraftstoffkosten erfüllen, was eine Fehlinformation der Verbraucher darstellt. Die Enttäuschung der Verbraucher über die Höhe des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs kann letztendlich zu einer Abnahme der Unterstützung für die Politik der EU zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Auch kann der unterschiedliche Umfang des Einsatzes von Flexibilitäten durch verschiedene Hersteller Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben.

---

<sup>1</sup> Siehe Studien, die im Auftrag der Kommission durchgeführt wurden:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

Die Verfasserin der Stellungnahme betont, dass die Verordnung (EG) Nr. 715/2007<sup>1</sup> geändert werden muss, um sicherzustellen, dass die Prüfungsverfahren den Emissionen, die unter realen Fahrbedingungen entstehen, Rechnung tragen. Zu diesem Zweck werden mehrere Änderungen vorgeschlagen.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 2

##### *Vorschlag der Kommission*

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten.

##### *Geänderter Text*

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147 g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten. ***Allerdings haben von der Kommission durchgeführte Studien gezeigt, dass die gemäß der Verordnung zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angewandten Prüfverfahren eine gestiegene Nutzung von Flexibilitäten durch die Hersteller nicht verhindert haben, was zu einer vermeintlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt hat, die nicht auf technische***

---

<sup>1</sup> 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

*Verbesserungen zurückzuführen ist und unter realen Fahrbedingungen nicht erreicht werden kann. Daher sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dringend geändert werden, spätestens bis Ende 2014, um sicherzustellen, dass die Prüfverfahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die unter realen Fahrbedingungen entstehen, genau abbilden.*

## **Änderungsantrag 2**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2a) In Anbetracht der Tatsache, dass die meisten Industriezweige in der Europäischen Union große Anstrengungen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Erhöhung der Effizienz unternommen haben, müssen auch Hersteller leichter Nutzfahrzeuge effizienter werden, damit die ehrgeizigen Klimaziele der Europäischen Union erreicht werden können.*

## **Änderungsantrag 3**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 2 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2b) Ehrgeizigere Zielvorgaben zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sind durchführbar, allerdings benötigen Hersteller rechtliche Leitlinien, um in ökologische Technologien und kraftstoffsparende Technologien investieren zu können, ohne dabei Wettbewerbsnachteile hinnehmen zu*

*müssen.*

#### **Änderungsantrag 4**

##### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 4**

###### *Vorschlag der Kommission*

(4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als **500** leichter Nutzfahrzeuge verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.

###### *Geänderter Text*

(4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als **1000** leichter Nutzfahrzeuge verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.

#### **Änderungsantrag 5**

##### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 4 a (neu)**

###### *Vorschlag der Kommission*

###### *Geänderter Text*

***(4a) In Anbetracht der Tatsache, dass die Europäische Union den Großteil des im Verkehrssektor verwendeten Öls einführt, werden steigende Kraftstoffkosten für europäische Unternehmen zu einem ernsthaften Problem. Eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs würde sowohl den Unternehmen als auch der Europäischen Union helfen, weil dadurch die Abhängigkeit von Öl verringert würde.***



## Änderungsantrag 6

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Um die Vermarktung von Fahrzeugen mit extrem niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu beschleunigen, muss unionsweit eine angemessene Infrastruktur für die Bereitstellung alternativer Kraftstoffe und Elektrizität für Fahrzeuge aufgebaut werden, die ein dichtes Netz von Ladestationen an allen dafür geeigneten Orten wie Wohnvierteln, Arbeitsstätten, Einkaufszentren und Hauptverkehrsstraßen umfasst.***

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 9

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(9) Die Kommission ***hat*** die Verfügbarkeit von Daten über ***die Fahrzeugstandfläche*** und deren Verwendung als Nutzwertparameter für die Formeln gemäß ***Anhang I geprüft. Diese Daten liegen vor, und ihre potenzielle Verwendung wurde in der Folgenabschätzung untersucht mit dem Ergebnis, dass der Nutzwertparameter für die Formeln für 2020 die Masse sein sollte.***

(9) Die Kommission ***soll*** die Verfügbarkeit von Daten über ***andere Nutzwertparameter als Masse*** und deren Verwendung als Nutzwertparameter für die Formeln gemäß ***Anhang I weiter prüfen.***

#### *Begründung*

*Die Nutzung von anderen Nutzwertparametern als Masse würde der Tendenz, dass Fahrzeuge immer schwerer werden, entgegenstehen und Leichtbau fördern, für den es derzeit keinen Anreiz gibt.*

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 10

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, **sind jedoch noch nicht abgeschlossen**. Angesichts dieses Sachverhalts sind in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden. Sobald die Prüfungsverfahren geändert sind, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.

#### *Geänderter Text*

(10) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure; **WLTP**) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, **der so bald wie möglich nach seiner Fertigstellung in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen werden sollte**. **Die Kommission sollte berücksichtigen, dass der WLTP durch zusätzliche Bestimmungen ergänzt werden muss, wenn er in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen wird, um sicherzustellen, dass die Prüfungsverfahren den Emissionen, die unter realen Fahrbedingungen entstehen, Rechnung tragen**. Angesichts dieses Sachverhalts sind in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden. Sobald die Prüfungsverfahren geändert sind, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.

## **Änderungsantrag 9**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt Erwägung 10 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(10a) Treibhausgasemissionen, die aus der Energieversorgung und der Kraftfahrzeugherstellung bzw. -entsorgung stammen, sind wesentliche Bestandteile des gegenwärtigen CO<sub>2</sub>-Gesamtfußabdrucks des Straßenverkehrs, deren Bedeutung in Zukunft wesentlich zunehmen dürfte. Es sollten daher politische Maßnahmen ergriffen werden, um die Hersteller hin zu den optimalen Lösungen zu lenken, bei denen insbesondere die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die bei der Erzeugung der Energie für die Fahrzeuge entstehen, und bei denen sichergestellt ist, dass diese Emissionen nicht die Nutzeffekte zunichtemachen, die durch die verbesserte Energienutzung der Fahrzeuge im Betrieb entstehen, die durch diese Verordnung erreicht werden soll. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bei der künftigen Überarbeitung dieser Verordnung für den Zeitraum nach 2020 einen Regulierungsansatz in Erwägung ziehen, der die Treibhausgasemissionen berücksichtigt, die durch die Versorgung des Fahrzeugs mit Energie und seinen Lebenszyklus bedingt sind.*

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

**Artikel 1 – Nummer 1 a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 1 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1a) In Artikel 1 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:*

*„Für die Zeit nach 2025 wird mit dieser Verordnung für die durchschnittlichen Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 13 Absatz 1 ein indikativer Zielbereich von 100–115 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.“*

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

#### **Artikel 1 – Ziffer 2**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 2 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen weniger als **500** Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der EU entfallen.

#### *Geänderter Text*

Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen weniger als **1000** Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der EU entfallen.

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

#### **Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 5

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*(2a) Artikel 5 erhält folgende Fassung:*

*„Artikel 5*

*Begünstigung*

*Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen wird jedes neue leichte Nutzfahrzeug mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 50 g CO<sub>2</sub>/km gezählt als:*

*– 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,*

- 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,
- 2,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2016,
- 1,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2017,
- 1 leichtes Nutzfahrzeug ab dem Jahr 2018.

### *Begründung*

*Um die Fahrzeugnutzungskosten zu senken und den im vorliegenden Verordnungsvorschlag festgelegten Umweltzielen gerecht zu werden, müssen die Begünstigungen ein wirksamer Anreiz für die Entwicklung sämtlicher umweltfreundlicher Fahrzeugtypen sein (Elektrofahrzeuge, Hybridfahrzeuge usw.). Die Streichung der vorgeschlagenen Obergrenze ist ein Anreiz für die Fahrzeughersteller, so viele umweltfreundliche Fahrzeuge wie möglich in Verkehr zu bringen, und wird sich somit auch positiv auf die für die Unternehmen relevante Treibstofffrage auswirken.*

### **Änderungsantrag 13**

#### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

#### **Artikel 1 – Nummer 2 b (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

#### **Artikel 8 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2b) In Artikel 8 wird folgender Absatz 4a eingefügt:***

***“(4a) Wenn ein Mitgliedstaat bei der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG feststellt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Serienfahrzeugs erheblich von denen des genehmigten Typs abweichen, ist der Kommission diese Abweichung zusammen mit den genauen Daten gemäß Anhang II dieser Verordnung mitzuteilen.***

***Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugtyps, für welchen eine Abweichung festgestellt wurde, müssen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im folgenden Kalenderjahr entsprechend angepasst werden.“***

## **Änderungsantrag 14**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

#### **Artikel 1 – Nummer 2 c (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 8 – Absatz 4 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2c) In Artikel 8 wird folgender Absatz 4b eingefügt:***

***Die Kommission überwacht die tatsächlichen übermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte nach Fahrzeugtyp und Hersteller auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationsquellen und veröffentlicht in ihren jährlichen Kontrollberichten, wie sich diese zu den Werten der Typgenehmigung verhalten.“***

*Begründung*

*Es gibt zahlreiche Quellen mit Angaben zur Höhe des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs. Hierzu gehören Daten von Einzelpersonen, die diese über ihren persönlichen Kraftstoffverbrauch sammeln und melden, die Überwachung des Kraftstoffverbrauchs geleaster Fahrzeuge sowie von Verbraucherschutzorganisationen/Automobilclubs durchgeführte Tests. Die aus diesen und sonstigen Quellen stammenden Informationen können zusammengekommen ein Bild vermitteln, inwieweit die Diskrepanz zwischen dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch und dem Verbrauch gemäß der Typgenehmigung schwankt, und einen Vergleich der Effizienz der Fahrzeuge verschiedener Hersteller ermöglichen.*

## **Änderungsantrag 15**

### **Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember **2014** die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach

Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember **2015 auf der Grundlage des weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP)** die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser

2020 festzulegen.

Verordnung, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 festzulegen, **mit dem Ziel, bis 2025 einen indikativen Zielwert zwischen 100 und 115 g CO<sub>2</sub>/km zu verwirklichen, solange nicht ein niedrigerer Zielwert angesichts des Einsatzes emissionsarmer Technologien und ihrer Vermarktung ausreichend begründet werden kann.**

***Auf der Grundlage dieser Überprüfung, die eine Gesamtbewertung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und davon abhängige Branchen einschließt, legt die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vor, der so kosteneffizient und wettbewerbsneutral wie möglich zu gestalten ist und sicherstellt, dass die langfristigen Ziele der Union bei der Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.***

## **Änderungsantrag 16**

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***In Artikel 13 Absatz 6 wird folgender Unterabsatz eingefügt:***

***„Um sicherzustellen, dass den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb Rechnung getragen wird und die gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte wirklich vergleichbar sind, gewährleistet die Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, dass die Elemente in dem Prüfungsverfahren, die einen erheblichen Einfluss auf die gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen haben, genau definiert sind,***

*um die Ausnutzung von Flexibilitäten im Rahmen des Prüfzyklus durch die Hersteller zu verhindern.“*

## **Änderungsantrag 17**

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b b (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*In Artikel 13 Absatz 3 wird folgender Unterabsatz 1b eingefügt:*

*„Bei der Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Serienfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung mit den Werten des genehmigten Typs ist zu gewährleisten, dass die Luft- und Rollwiderstandswerte von dem Fahrzeug stammen, dessen Übereinstimmung der Produktion überprüft wird.“*

### *Begründung*

*Für das Fahrzeug, anhand dessen die Übereinstimmung der Produktion überprüft wird, muss ein Ausrollversuch durchgeführt werden, um seinen Luft- und Rollwiderstand festzustellen und die Werte zu ermitteln, die während der Prüfung auf dem Rollenprüfstand, die Teil der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion ist, genutzt werden. Dies würde das gegenwärtige Vorgehen, im Rahmen dessen während der Prüfung auf dem Rollenprüfstand die Einstellungen des ursprünglichen Testfahrzeugs genutzt werden, ersetzen. Der Grund für die Forderung nach einer derartigen Änderung liegt in den Schlussfolgerungen aus Versuchsdaten, wonach es oft nicht möglich ist, die ursprünglichen Werte des Ausrollversuchs mit einem Serienfahrzeug zu wiederholen.*

## **Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung – Änderungsrechtsakt**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b c (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 510/2011

Artikel 13 – Absatz 6 a (neu)



***In Artikel 13 wird folgender Absatz 6a eingefügt:***

***Die Gewährleistung, dass die CO<sub>2</sub>-Werte der Typgenehmigung die Emissionen umfassen, die mit der Nutzung der wichtigsten energieverbrauchenden Geräte des Fahrzeugs einhergehen, hat Vorteile, die von der Kommission zu berücksichtigen sind. Sie legt gegebenenfalls Vorschläge zur Umsetzung dieser Vorgehensweise nach 2020 vor.“***

*Begründung*

*Energieverbrauchende Geräte wie Klimaanlage und Scheinwerfer werden während der Prüfungsverfahren gegenwärtig nicht eingeschaltet.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO <sub>2</sub> -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 11.9.2012	
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 11.9.2012	
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	19.2.2013	25.3.2013
<b>Datum der Annahme</b>	26.3.2013	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 36 -: 5 0: 0	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils	

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO <sub>2</sub> -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge		
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)		
<b>Datum der Konsultation des EP</b>	11.7.2012		
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 11.9.2012		
<b>Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
<b>Nicht abgegebene Stellungnahme(n)</b> Datum des Beschlusses	IMCO 18.9.2012		
<b>Assoziierte(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 17.1.2013		
<b>Berichterstatter(-in/-innen)</b> Datum der Benennung	Holger Krahmer 8.10.2012		
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	18.2.2013	24.4.2013	
<b>Datum der Annahme</b>	7.5.2013		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: -: 0:	53 4 1	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Julie Girling, Rebecca Harms, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Britta Reimers, Michèle Rivasi, Rebecca Taylor, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Andrea Zanoni		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Jens Nilsson		
<b>Datum der Einreichung</b>	13.5.2013		