



**A9-0313/2023**

28.10.2023

**\*\*\*I**

## **BERICHT**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Bas Eickhout

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

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

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

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts***

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**

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

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

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**

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

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

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG.....	63
ANLAGE: LISTE DER ORGANISATIONEN UND PERSONEN, VON DENEN DER BERICHTERSTATTER BEITRÄGE ERHALTEN HAT .....	67
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE .....	68
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND TOURISMUS .....	105
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES .....	169
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS..	171



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0088),
  - 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 (C9-0025/2023),
  - unter Hinweis auf die vom italienischen Abgeordnetenhaus und vom italienischen Senat im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 12. Juli 2023<sup>1</sup>,
  - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
  - gestützt auf die Artikel 59 und 40 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahmen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A9-0313/2023),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. billigt die dieser Entschließung beigefügte gemeinsame Erklärung des Parlaments und des Rates;
  3. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;

---

<sup>1</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

4. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal<sup>10</sup>, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

---

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019)0640).

#### *Geänderter Text*

(1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal<sup>10</sup>, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union ***und angesichts des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine*** als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

---

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019)0640).

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die

#### *Geänderter Text*

(2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die

darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für benachteiligte **und schutzbedürftige** Gruppen wie **Haushalte und Personen mit niedrigem Einkommen**, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu senken.

##### *Geänderter Text*

(3) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu senken. **Der Rat erklärte sich in seinen Schlussfolgerungen vom 24. Oktober 2022<sup>1a</sup> bereit, den national festgelegten Beitrag der Union und ihrer Mitgliedstaaten gegebenenfalls so bald wie möglich nach dem Abschluss der Verhandlungen über die wesentlichen Elemente des Pakets „Fit für 55“ im**



*Einklang mit Ziffer 29 des Klimapakts von Glasgow zu aktualisieren.*

---

*<sup>1a</sup> Schlussfolgerungen des Rates zur Vorbereitung der 27. Konferenz der Vertragsparteien (COP 27) des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) vom 24. Oktober 2022.*

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen **Parlament** und des Rates<sup>11</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.

#### *Geänderter Text*

(4) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen **Parlaments** und des Rates<sup>11</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft **der Union** bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen, **und die Vorgabe, danach negative Emissionen anzustreben**, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor. **Laut derselben Verordnung muss die Kommission spätestens sechs Monate nach der ersten weltweiten Bestandsaufnahme gemäß dem Übereinkommen von Paris ein Klimazwischenziel der Union für das Jahr 2040 vorschlagen und gleichzeitig den vorläufigen Richtwert für das Treibhausgasbudget der Union für den Zeitraum 2030-2050 vorlegen, definiert als die indikative Gesamtmenge der Netto-Treibhausgasemissionen, die in diesem Zeitraum voraussichtlich ausgestoßen werden können, ohne die Verpflichtungen der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu gefährden, sowie die diesem Budgetrichtwert zugrunde liegende Methodik**

*veröffentlichen. Am 15. Juni 2023 hat der Europäische Wissenschaftliche Beirat für Klimawandel seine wissenschaftliche Empfehlung für die Festlegung eines EU-weiten Klimaziels für 2040 und eines Treibhausgasbudgets für 2030-2050 veröffentlicht<sup>11a</sup>.*

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

*<sup>11a</sup> Europäischer Wissenschaftlicher Beirat für Klimawandel (2023). Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a greenhouse gas budget for 2030-2050.*

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.

#### *Geänderter Text*

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten. ***Schwere Nutzfahrzeuge sind derzeit für über ein Viertel der Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr in der Union und für über 6 % der Gesamt-Treibhausgasemissionen der Union und damit für mehr Emissionen als der Luft- oder Seeverkehr verantwortlich. In der EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist das Ziel einer Senkung der Emissionen aus dem Verkehrssektor um 90 % bis 2050 niedergelegt, einschließlich Sektoren, in***

*denen Emissionsreduktionen schwer zu verwirklichen sind, wie Luft- und Seeverkehr. Daraus ergibt sich, dass für Sektoren wie den Straßenverkehr, in denen die Dekarbonisierung gut zu verwirklichen ist, zusätzliche Ziele bis 2050 festgelegt werden müssen. Bei diesem Übergang sollten die industriellen und sozialen Folgen dieses Prozesses berücksichtigt werden, um Beschäftigung und eine zugängliche Mobilität für alle sicherzustellen.*

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

#### *Geänderter Text*

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. ***Ohne ehrgeizige Maßnahmen für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr werden höhere Emissionsminderungen in anderen Sektoren erforderlich, einschließlich Sektoren, in denen die Dekarbonisierung sehr viel schwieriger ist.***

## Änderungsantrag 7

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

**(8a) Die Verschärfung der Anforderungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge und der Aufbau der erforderlichen Lade- und Tankstelleninfrastruktur werden von entscheidender Bedeutung sein, um die Emissionen der gesamten Flotte schwerer Nutzfahrzeuge schnellstmöglich, spätestens aber gemäß dem in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegten Ziel bis 2050 zu senken, sie sollten jedoch durch weitere Initiativen ergänzt werden, die auf eine raschere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und eine Ausweitung des Schienengüterverkehrs ausgerichtet sind.**

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

(9) Mit den **verschärften** CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten weiter voran.

(9) Mit den **überarbeiteten** CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt, **die damit verbundenen hochwertigen Arbeitsplätze erhalten bleiben und die Automobilbranche unverändert zu den tragenden Säulen der EU-Wirtschaft zählt.** Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten

weiter voran.

## Änderungsantrag 9

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9a) Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bieten ein großes Potenzial zur Dekarbonisierung bestimmter Segmente des Schwerlastverkehrs, und ihre Entwicklung sollte gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass es keine Technologie gibt, die frei von Auswirkungen auf die Umwelt ist.**

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen **und** zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen, zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen, **das erforderliche Zeichen für den beschleunigten Aufbau einer Betankungs- und Ladeinfrastruktur in der gesamten Union zu geben, die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Union auf dem Weltmarkt zu gewährleisten sowie zur Senkung der Betriebskosten der Verkehrsunternehmen**

*beizutragen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Union ihre Ziele in den Bereichen Klima und Luftverschmutzung erreicht.*

## **Änderungsantrag 11**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(10a) Den jüngsten Daten der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge waren im Jahr 2021 97 % der Stadtbevölkerung in der Union einer Feinstaubkonzentration ausgesetzt, die über dem von der Weltgesundheitsorganisation festgelegten gesundheitsbezogenen Richtwert lag<sup>1a</sup>. Im Jahr 2020 starben in Europa 275 000 Menschen vorzeitig aufgrund einer hohen Feinstaubbelastung und 64 000 aufgrund einer hohen NO<sub>2</sub>-Belastung<sup>1b</sup>. Verschärfte Anforderungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden zur Verringerung der vom Straßenverkehr verursachten Luftverschmutzung beitragen, indem sie die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigen.*

---

<sup>1a</sup> *Europe's Air Quality Status 2023 (Zustand der Luftqualität in Europa 2023), Europäische Umweltagentur (2023).*

<sup>1b</sup> *Health impacts of air pollution in Europe (Gesundheitliche Auswirkungen der Luftverschmutzung in Europa), Europäische Umweltagentur (2023).*

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>14</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen.

---

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen

*Geänderter Text*

In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>14</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen. ***Besonderes Augenmerk sollte auch auf die Auswirkungen gerichtet werden, die dieser Übergang auf KMU entlang der Lieferkette haben wird.***

---

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen



Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5.5.2021).

Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021)0350 vom 5.5.2021).

### **Änderungsantrag 13**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(11a) Ein rascher Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur erfordert die Verfügbarkeit qualifizierter Installateure. Investitionen in die Umschulung und Weiterbildung werden ein Eckpfeiler bei der Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung sein und einen gerechten Übergang im Lastkraftwagen-Sektor sicherstellen.***

### **Änderungsantrag 14**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12) Die unionsweiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>16</sup> zu ergänzen.***

***(12) Nutzfahrzeuge sind für die Beförderung von Gütern und Personen unerlässlich. Faktoren wie die Kosten von emissionsfreien Fahrzeugen, die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur, die Notwendigkeit, Innovation zu erhalten und voranzutreiben, aber auch die Auswirkungen von Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung sind von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung ehrgeizigerer Ziele zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Gemäß der Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der***



***Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-Verordnung) sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Mindestversorgung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge sicherzustellen. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits angekündigt, über diese Mindestanforderungen hinauszugehen, und verschiedene europäische Lkw-Hersteller haben Joint Ventures gegründet, um in ganz Europa öffentliche Ladenetze einzurichten und zu betreiben. Mit den verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen sollten Anreize für Betreiber öffentlicher Ladestationen und Tankstellen für zusätzliche Infrastrukturinvestitionen gesetzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten in diesem Zusammenhang ausreichende Unterstützung erhalten, insbesondere durch Finanzierungsinstrumente der EU, die sie darin bestärken, in ihre überarbeiteten nationalen Strategierahmen Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer entsprechenden Lade- und Tankstelleninfrastruktur in Depots, Logistikzentren und Lagern aufzunehmen. Ebenso wichtig ist der Aufbau der Lade- und Tankstelleninfrastruktur an privaten Standorten, z. B. in privaten Lagern und in Logistikzentren. Außerdem sollten zusätzliche Maßnahmen zur Verkürzung des Genehmigungsverfahrens für Ladeinfrastruktur ergriffen werden. All diese Initiativen werden zu dem erforderlichen EU-weiten Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur beitragen<sup>16</sup>.***

---

<sup>16</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des

---

<sup>16</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des

## **Änderungsantrag 15**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Die Kommission sollte innerhalb von sechs Monaten nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung ein Forum „Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ einberufen, in dem Betreiber von öffentlichen Ladestationen, Übertragungsnetzbetreiber, im Fernverkehr tätige Transportunternehmen, städtische Logistikunternehmen, öffentliche Verkehrsbetriebe, die Zivilgesellschaft, Think-Tanks, die Mitgliedstaaten und Hersteller zusammenkommen, um angesichts der strengeren CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge gemeinsam am wirksamen und kosteneffizienten Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur zu arbeiten. Die Arbeit dieses Forums sollte insbesondere in die Vorbereitung der ersten in Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-Verordnung) vorgesehenen Überprüfung einfließen, um sicherzustellen, dass die in dieser Verordnung festgelegten Ziele auf die Zielsetzungen der vorliegenden Verordnung abgestimmt werden.***

## **Änderungsantrag 16**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)**

**(14a) Der Zugang zu Ausbildung und Umschulung in zahlreichen Branchen, auch im Schwerlastsektor, der einen grundlegenden Wandel durchlaufen muss, ist für einen sozial gerechten Übergang unerlässlich. Im Schwerlastsektor muss sichergestellt werden, dass die Beschäftigten Zugang zu Umschulungsangeboten haben und ermutigt werden, diese wahrzunehmen, ohne dass ihnen Kosten entstehen. Um einen gerechten und wirksamen Übergang sicherzustellen, müssen die prognostizierten Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt des Schwerlastsektors unbedingt erfasst und analysiert werden.**

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte **lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle Nischenverwendungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden.** Dies kann den Einsatz **schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen** für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. **Angesichts dieser Erwägungen sollte bei dem Ziel für**

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte **sollte für bestimmte Nischenverwendungen auf kurze Sicht ein gewisser Spielraum eingeräumt werden.** Dies kann den Einsatz **von Fahrzeugen** für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. **Im Rahmen der Überprüfungsklausel sollte bewertet werden, ob die CO<sub>2</sub>-Ziele auch auf Nischenverwendungen und nicht zertifizierte Fahrzeuge angewandt werden können.**

*2040 ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, die noch stattfinden müssen.*

## **Änderungsantrag 18**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15a) Im Hinblick auf die Bewertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus auf Unionsebene sollte die Kommission eine gemeinsame Unionsmethode entwickeln, gemäß der die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden können.***

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(16) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen ***sollten*** bei der Vergabe von Aufträgen für die Beschaffung oder die Verwendung von Fahrzeugen gemäß Anhang I Nummer 4.2 die Resilienz der Versorgung berücksichtigen, unter anderem durch Berücksichtigung der „Leitlinien zur Teilnahme von Bietern und Waren aus Drittländern am EU-Beschaffungsmarkt“ (C(2019)5494).

***(16) Um nachhaltige und resiliente Lieferketten sicherzustellen und die strategische Abhängigkeit von Importen zu verringern, die aktuell bei einigen Technologien und Produkten, die für die beschleunigte Einführung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen, insbesondere von emissionsfreien Stadtbussen, besteht, und um die Entstehung neuer Abhängigkeiten zu verhindern, sollten*** öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen bei der Vergabe von Aufträgen für die Beschaffung oder die Verwendung von

Fahrzeugen gemäß Anhang I Nummer 4.2 die **Nachhaltigkeit und** die Resilienz der Versorgung berücksichtigen, unter anderem durch Berücksichtigung der „Leitlinien zur Teilnahme von Bietern und Waren aus Drittländern am EU-Beschaffungsmarkt“ (C(2019)5494). **Die Gewichtung der Kriterien für den Beitrag des Angebots zu Nachhaltigkeit und Resilienz im Zusammenhang mit Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge berührt nicht die Möglichkeit der öffentlichen Auftraggeber und Vergabestellen, im Einklang mit Artikel 41 Absatz 3 und Erwägung 64 der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, Artikel 67 Absatz 5 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 82 Absatz 5 der Richtlinie 2014/25/EU einen höheren Schwellenwert für die Kriterien in Bezug auf ökologische Nachhaltigkeit oder Innovation festzulegen.**

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Aufgrund der strengeren unionsweiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge auf den Unionsmarkt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242 beeinträchtigen. **Der** Anreizmechanismus **für ZLEV** sollte daher ab 2030 aufgehoben **werden**.

#### *Geänderter Text*

(17) Aufgrund der strengeren unionsweiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge auf den Unionsmarkt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242 beeinträchtigen. **Ferner besteht angesichts des hohen Technologiereifegrads von emissionsfreien Fahrzeugen kein zwingender Grund mehr, um weiterhin zusätzliche Anreize für emissionsarme Fahrzeuge zu setzen. Dieser** Anreizmechanismus sollte daher **geändert**

*werden, sodass er ab 2025 nur noch Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge bietet, auf aktuelle Marktentwicklungen abgestimmt ist und ab 2030 vollständig aufgehoben wird.*

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

Da für bestimmte Fahrzeuggruppen, die typgenehmigt sind, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus technischen Gründen noch nicht ermittelt werden, müssen diese Fahrzeuge die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht erfüllen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Mobilkrane, Trägerfahrzeuge für hydraulische Geräte oder Fahrzeuge für Schwerlasttransporte, Geländefahrzeuge wie bestimmte Fahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke, sowie andere Fahrzeuge mit nicht dem Standard entsprechenden Achskonfigurationen wie Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen oder mehr als zwei Antriebsachsen, kleine Busse mit einer Höchstmasse von weniger als 7,5 t **und kleine Lastkraftwagen mit einer Höchstmasse von weniger als 5 t.**

#### *Geänderter Text*

Da für bestimmte Fahrzeuggruppen, die typgenehmigt sind, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus technischen Gründen noch nicht ermittelt werden, müssen diese Fahrzeuge die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht erfüllen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Mobilkrane, Trägerfahrzeuge für hydraulische Geräte oder Fahrzeuge für Schwerlasttransporte, Geländefahrzeuge wie bestimmte Fahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke, sowie andere Fahrzeuge mit nicht dem Standard entsprechenden Achskonfigurationen wie Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen oder mehr als zwei Antriebsachsen **und** kleine Busse mit einer Höchstmasse von weniger als 7,5 t.

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

***Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen***

#### *Geänderter Text*

***entfällt***

werden.

### **Änderungsantrag 23**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 25 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(25a) Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Arbeitsfahrzeugen wie Müllfahrzeugen, Kippwagen oder Betonmischfahrzeugen werden bereits mit VECTO zertifiziert und von den Fahrzeugherstellern und den Mitgliedstaaten überwacht und gemeldet; ferner sind in Europa bereits mehrere emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge am Markt erhältlich. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Arbeitsfahrzeugen machen etwa 5 % der von schweren Nutzfahrzeugen erzeugten Emissionen aus und der Anteil der Arbeitsfahrzeuge an den Verkäufen schwerer Nutzfahrzeuge beträgt rund 10 %. Da sie hauptsächlich in Städten verkehren, haben Arbeitsfahrzeuge auch einen erheblichen Einfluss auf die Luftqualität. Die meisten dieser Fahrzeuge haben eine geringe Kilometerleistung, fahren absehbare Routen und werden über Nacht in Depots abgestellt, was es für die Betreiber einfacher macht, emissionsfreie Fahrzeuge einzusetzen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben sollten deshalb auch für diese Fahrzeuge gelten.**

### **Änderungsantrag 24**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 25 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(25b) Aufgrund der technischen Reife des Fahrzeugsegments und der Notwendigkeit, die Luftqualität in Städten**



*zu verbessern, sollten auch kleine Lastkraftwagen mit einer Höchstmasse von weniger als 5 Tonnen die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Ziele erreichen müssen. Da die CO<sub>2</sub>-Emissionen für diese Fahrzeuguntergruppen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 aus technischen Gründen noch nicht bestimmt werden können, sollten ihre im Rahmen der Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EU) 715/2007 ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller herangezogen werden. Diese Fahrzeuguntergruppen fallen zwar nicht unter die Überwachungs- und Meldepflichten der Fahrzeughersteller, aber ihre Neuzulassungen werden von den Mitgliedstaaten gemeldet. Zur Bestimmung der Kilometerleistung und des Nutzlastfaktors dieser Fahrzeuge sollten sie den Untergruppen gemäß Anhang I Nummer 1.4 der vorliegenden Verordnung zugeordnet werden.*

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(25c) Um die Entwicklung und den umfassenden Einsatz von Anhängern, die mit Technologie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerüstet sind, zu ermöglichen, ist es unbedingt erforderlich, den Genehmigungsrahmen für derartige Technologien zu aktualisieren und auszuweiten, insbesondere für elektrifizierte Anhänger, indem die Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen*



*technischen Einheiten für diese Fahrzeuge angepasst wird.*

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26

#### *Vorschlag der Kommission*

(26) Aufgrund der technischen Reife des Teilssektors und der Notwendigkeit, die Luftqualität in den Städten zu verbessern, sollte ein verbindlicher Mindestanteil neuer emissionsfreier Stadtbusse festgelegt werden.

#### *Geänderter Text*

(26) ***Im Jahr 2021 machten emissionsfreie Busse 23 % aller Verkäufe in diesem Segment in der Union aus, wobei sich manche Mitgliedstaaten bereits der 100%-Marke nähern, darunter etwa die Niederlande und Bulgarien.*** Aufgrund der technischen Reife des Teilssektors und der Notwendigkeit, die Luftqualität in den Städten zu verbessern, sollte ein verbindlicher Mindestanteil neuer emissionsfreier Stadtbusse festgelegt werden.

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

#### *Vorschlag der Kommission*

(27) ***Ein verbindlicher Mindestanteil emissionsfreier Stadtbusse sollte dem gesellschaftlichen Bedarf an erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln, auch in ländlichen Gebieten, Rechnung tragen.*** Die bessere Versorgung mit emissionsfreien Stadtbussen, die sich aus einem solchen verbindlichen Mindestanteil ergibt, sollte sich positiv auf die Anschaffungskosten auswirken, und zwar sowohl in Bezug auf den Kaufpreis als auch auf die Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Stadtbusse, die auf die durch ihren Betrieb erzielten Einsparungen bei fossilen Kraftstoffen zurückgehen. Die gemeinsame

#### *Geänderter Text*

(27) Die bessere Versorgung mit emissionsfreien Stadtbussen, die sich aus einem solchen verbindlichen Mindestanteil ergibt, sollte sich positiv auf die Anschaffungskosten auswirken, und zwar sowohl in Bezug auf den Kaufpreis als auch auf die Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Stadtbusse, die auf die durch ihren Betrieb erzielten Einsparungen bei fossilen Kraftstoffen zurückgehen. Die gemeinsame Beschaffung von Stadtbussen auf der Grundlage der Plattform für saubere Busse kann die Anschaffungskosten solcher Busse weiter senken, und der vorgeschlagene Klima-Sozialfonds könnte von den

Beschaffung von Stadtbussen auf der Grundlage der Plattform für saubere Busse kann die Anschaffungskosten solcher Busse weiter senken, und der vorgeschlagene Klima-Sozialfonds könnte von den Mitgliedstaaten genutzt werden, um schutzbedürftige Bürgerinnen und Bürger mit preisreduzierten oder kostenlosen Fahrscheinen oder Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen. Regional- und Fernbusse sowie Reisebusse, auch für den Verkehr in ländlichen Gebieten, unterliegen weiterhin den Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge. Mit der Unterstützung aus dem Klima-Sozialfonds könnte auf die besonderen Bedürfnisse ländlicher Gebiete eingegangen und Mobilitätsarmut<sup>21</sup> verhindert werden, indem der Zugang zu erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt wird.

---

<sup>21</sup> Im Einklang mit der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 2a der Verordnung über den Klima-Sozialfonds.

Mitgliedstaaten genutzt werden, um schutzbedürftige Bürgerinnen und Bürger mit preisreduzierten oder kostenlosen Fahrscheinen oder Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen. Regional- und Fernbusse sowie Reisebusse, auch für den Verkehr in ländlichen Gebieten, unterliegen weiterhin den Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge. Mit der Unterstützung aus dem Klima-Sozialfonds könnte auf die besonderen Bedürfnisse ländlicher Gebiete eingegangen und Mobilitätsarmut<sup>21</sup> verhindert werden, indem der Zugang zu erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt wird. **Die Kommission sollte auch eine Änderung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge<sup>21a</sup> prüfen, um sie mit den Zielen der vorliegenden Verordnung in Einklang zu bringen.**

---

<sup>21</sup> Im Einklang mit der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 2a der Verordnung über den Klima-Sozialfonds.

<sup>21a</sup> **Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).**

## Änderungsantrag 28

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(27a) Städtische Gebiete, in denen bereits erhebliche Investitionen bereitgestellt oder getätigt worden sind, um die Infrastruktur so umzustellen, dass in Stadtbussen langfristig Biomethan**

*eingesetzt werden kann, können auf Antrag an die Kommission einer befristeten Ausnahmeregelung hinsichtlich der Zielvorgabe für Stadtbusse unterliegen. Diese Ausnahmen sollten bis 2035 aufgehoben werden.*

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(27b) Niederflurbusse, die nur als Fahrzeuge der Klasse II zugelassen sind, sind für den Überlandverkehr konzipiert und eindeutig gekennzeichnet. Aufgrund ihres Überland-Einsatzprofils sollten sie nicht der für Stadtbusse geltenden Anforderung der Emissionsfreiheit unterliegen. Stattdessen sollten Niederflurfahrzeuge der Klasse II wie Hochflur-Überlandbusse und Reisebusse behandelt werden.*

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(28) Der Faktor für emissionsfreie **und emissionsarme** Fahrzeuge sollte nur bis zum Berichtszeitraum des Jahres 2029 gelten, da er nach diesem Zeitpunkt nicht mehr als notwendig erachtet wird, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern.

(28) Der Faktor für emissionsfreie Fahrzeuge sollte nur bis zum Berichtszeitraum des Jahres 2029 gelten, da er nach diesem Zeitpunkt nicht mehr als notwendig erachtet wird, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern.

## **Änderungsantrag 31**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30**

*Vorschlag der Kommission*

(30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen.

*Geänderter Text*

(30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen ***und auch vorhandene Fahrzeuge, die zu emissionsfreien Fahrzeugen umgerüstet wurden, zu übertragen. Die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge ist eine hervorragende Möglichkeit, den Übergang zur emissionsfreien Mobilität in einer kosten- und ressourceneffizienten Weise zu beschleunigen.***

**Änderungsantrag 32**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 32**

*Vorschlag der Kommission*

(32) Das bestehende System mehrjähriger Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften sollte bis 2039 verlängert werden, da sich die Reduktionszielvorgaben über 2030 hinaus bis 2040 weiter verschärfen und zukunftsorientierte technische Entwicklungen der Hersteller in diesem Zeitraum erfordern.

*Geänderter Text*

(32) Das bestehende System mehrjähriger Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften sollte bis 2039 verlängert werden, da sich die Reduktionszielvorgaben über 2030 hinaus bis 2040 weiter verschärfen und zukunftsorientierte technische Entwicklungen der Hersteller in diesem Zeitraum erfordern. ***Allerdings sollten die Hersteller alle noch offenen Emissionslastschriften in den Jahren 2029, 2034 und 2039 einlösen, und Emissionsgutschriften, die nicht innerhalb von fünf Jahren nach ihrer Erlangung verwendet werden, sollten automatisch erlöschen, um zu verhindern, dass dauerhaft nur niedrige Ziele gesetzt werden.***

**Änderungsantrag 33**

Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 38 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(38a) Die Markteinführung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen hängt von einer Reihe von Faktoren ab, u. a. vom Fortschritt bei der Entwicklung von Lade- und Tankstelleninfrastrukturen, von Aspekten, die einen wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergang zur emissionsfreien Straßenmobilität weiter erleichtern, und von anderen Regulierungsmaßnahmen, die Anreize für die Nachrüstung dieser Fahrzeuge bieten. Diese Elemente sollten im Rahmen der Überprüfung sorgfältig bewertet werden. Um die Verbreitung von effizienteren Fahrzeugen zu fördern, sollte die Kommission im Rahmen der Überprüfung die Auswirkungen untersuchen, die sich durch eine Festlegung von Mindestschwellen für die Energieeffizienz von neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, ergeben.**

**Änderungsantrag 34**

Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 1 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer schwerer Nutzfahrzeuge aufgestellt, die dazu beizutragen, die **von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen** gemäß der Verordnung (EU) 2018/842<sup>23</sup> und die im

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer schwerer Nutzfahrzeuge aufgestellt, die dazu beizutragen, **das Klimaneutralitätsziel der Union und die zugehörigen Klimazwischenziele der Union gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119<sup>23a</sup>, die Ziele**

Übereinkommen von Paris<sup>24</sup> verankerten Zielsetzungen zu verwirklichen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

---

<sup>23</sup> Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 16 vom 19.6.2018, S. 26).

<sup>24</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

*der Mitgliedstaaten* gemäß der Verordnung (EU) 2018/842<sup>23</sup> und die im Übereinkommen von Paris<sup>24</sup> verankerten Zielsetzungen zu verwirklichen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

---

<sup>23</sup> Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 16 vom 19.6.2018, S. 26).

*<sup>23a</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).*

<sup>24</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe c a (neu)

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 8

#### *Derzeitiger Wortlaut*

8. „Fahrzeuguntergruppe“ eine Gruppe von Fahrzeugen im Sinne von Anhang I Nummer 1, die durch eine Reihe gemeinsamer spezifischer technischer

#### *Geänderter Text*

*ca) Nummer 8 erhält folgende Fassung:*

„8. „Fahrzeuguntergruppe“ eine Gruppe von Fahrzeugen im Sinne von Anhang I Nummer 1, die durch eine Reihe gemeinsamer spezifischer technischer

Kriterien gekennzeichnet sind, die für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs dieser Fahrzeuge maßgeblich sind;

Kriterien gekennzeichnet sind, die für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs dieser Fahrzeuge maßgeblich sind, **wobei die Zuordnung von kleinen und mittelschweren Lastkraftwagen mit einer Höchstmasse von weniger als 7,4 t gemäß Anhang I Tabelle 1.1.1a zu berücksichtigen ist;**“;

(32019R1242)

### Änderungsantrag 36

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe e

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 10

*Vorschlag der Kommission*

e) Nummer 10 wird **gestrichen**;

*Geänderter Text*

e) Nummer 10 **erhält folgende Fassung:**

**„10. „Hersteller“ die Person oder Stelle, der die in einem bestimmten Zeitraum zugelassenen Fahrzeuge gemäß Artikel 7a zugeordnet wurden;“;**

### Änderungsantrag 37

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe g

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe 11 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

a) ein schweres Kraftfahrzeug mit CO<sub>2</sub>-Emissionen **von nicht mehr als 5 g/(tkm) oder 5 g/(pkm)**, ermittelt gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400;

*Geänderter Text*

a) **bis zum 31. Dezember 2034** ein schweres Kraftfahrzeug **ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor** mit CO<sub>2</sub>-Emissionen **unter 3 g CO<sub>2</sub>/(tkm) oder 1 g CO<sub>2</sub>/(pkm)**, ermittelt gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400; **ab dem 1. Januar 2035 ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor mit CO<sub>2</sub>-Emissionen**



*unter 1 g CO<sub>2</sub>/(tkm) oder 1 gCO<sub>2</sub>/(pkm),  
ermittelt gemäß Artikel 9 der Verordnung  
(EU) 2017/2400;*

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe g

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

b) ein schweres Kraftfahrzeug, **das die Bedingungen nach Anhang I Nummer 1.1.4 der vorliegenden** Verordnung **erfüllt**, wenn keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden;

#### *Geänderter Text*

b) **bis zum 31. Dezember 2034** ein schweres Kraftfahrzeug **ohne Verbrennungsmotor oder mit Verbrennungsmotor mit einem Ausstoß von nicht mehr als 3 g CO<sub>2</sub>/kWh oder 3 g CO<sub>2</sub>/km, ermittelt gemäß der** Verordnung (EG) Nr. 595/2009 oder Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates, wenn keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden; **ab dem 1. Januar 2035 ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit Verbrennungsmotor mit einem Ausstoß von nicht mehr als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh oder 1 g CO<sub>2</sub>/km, ermittelt gemäß der** Verordnung (EG) Nr. 595/2009 oder Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates, wenn keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden;

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe g

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe b a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**ba) bis zum 31. Dezember 2029 ein schweres Kraftfahrzeug der Klasse N2 mit**



*einer Höchstmasse von weniger als 7,4 Tonnen ohne Verbrennungsmotor oder mit Verbrennungsmotor mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 3 g CO<sub>2</sub>/(tkm), ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2018/858, wenn keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden; ab dem 1. Januar 2030 ein schweres Kraftfahrzeug der Klasse N2 mit einer Höchstmasse von weniger als 7,4 Tonnen ohne Verbrennungsmotor oder mit Verbrennungsmotor mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/(tkm), ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2018/858, wenn keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden;*

## **Änderungsantrag 40**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 23 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(23a) „überschwere Fahrzeugkombination“ oder „überschwerer Lkw“ ein Fahrzeug der Klasse N3, das für die Verwendung in einer Fahrzeugkombination geeignet ist und die folgenden Auslegungs- und Konstruktionskriterien vollständig erfüllt:*

- a) ausgestattet mit einer Anhängervorrichtung;*
- b) mit mindestens drei Achsen;*
- c) die Nennleistung des Motors beträgt mindestens 400 kW;*
- d) konzipiert mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse der Kombination von über 60 Tonnen;*

## Änderungsantrag 41

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – Absatz 1 – einleitender Teil

### *Vorschlag der Kommission*

(1) Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeugen, Geländefahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung **und Arbeitsfahrzeugen** werden gegenüber den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Berichtszeitraum des Jahres 2019 um folgende Prozentsätze verringert:

### *Geänderter Text*

(1) Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeugen **und** Geländefahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung werden gegenüber den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Berichtszeitraum des Jahres 2019 um folgende Prozentsätze verringert:

## Änderungsantrag 42

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe c

### *Vorschlag der Kommission*

c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um **65** %;

### *Geänderter Text*

c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um **70** %,

## Änderungsantrag 43

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – Absatz 2

### *Vorschlag der Kommission*

(2) Zu diesen CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben müssen die Fahrzeuguntergruppen einen Beitrag

### *Geänderter Text*

(2) Zu diesen CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben müssen die Fahrzeuguntergruppen einen Beitrag

gemäß Anhang I Nummer 4.3 leisten.

gemäß Anhang I Nummer 4.3 leisten,  
*wobei die Zuordnung nicht zertifizierter  
Fahrzeuge gemäß Anhang I  
Tabelle 1.1.1a zu berücksichtigen ist.*

#### **Änderungsantrag 44**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 a – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 3a**

**3a. Schwere Nutzfahrzeuge, die keiner der Untergruppen in Anhang I Nummer 1.1 zugeordnet sind, werden bei der Bewertung, ob die Hersteller die in Anhang I Nummer 1.1.1a festgelegten Reduktionsziele einhalten, berücksichtigt.**

#### **Änderungsantrag 45**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 3aa**

**Zusätzliche Maßnahmen zur Unterstützung des Übergangs zu emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Markt der Union**

**Bis ... [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel 17 einen delegierten Rechtsakt, um die Vorschriften zur Typgenehmigung von Fahrzeugen mit internen Verbrennungsmotoren zu harmonisieren, die in emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung umgerüstet werden,**

*sodass Seriengenehmigungen möglich sind. Im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung bewertet die Kommission außerdem die Einführung einer Vorschrift zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die in emissionsfreie Fahrzeuge umgerüstet wurden.*

## **Änderungsantrag 46**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

### **Artikel 3ab**

*Zusätzliche Maßnahmen zur Unterstützung der Nachfrage nach emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen auf dem Markt der Union*

*Bis zum 30. Juni 2024 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Legislativvorschlag zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in den Flotten öffentlicher und firmeneigener leichter Nutzfahrzeuge vor. Der Vorschlag umfasst verbindliche Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen für Großflottenbetreiber, wobei regionale Unterschiede und der Verbreitungsgrad der Lade- und Tankstelleninfrastruktur berücksichtigt werden.*

## **Änderungsantrag 47**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3b – Absatz 2 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten können **beschließen**, einen begrenzten Anteil der in jedem Berichtszeitraum zugelassenen **Stadtbusse** von der Verpflichtung nach diesem Artikel auszunehmen, **wobei bestätigt werden muss, dass aufgrund des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses angesichts bestimmter territorialer Morphologien und bestimmter Wetterbedingungen der Zweck des Fahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies Fahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein nicht emissionsfreies Fahrzeug zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.**

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten können **bei der Kommission beantragen**, einen begrenzten Anteil der **in Anhang I Nummer 4.2 genannten**, in jedem Berichtszeitraum zugelassenen **Fahrzeuge** von der Verpflichtung nach diesem Artikel auszunehmen, **wenn dies durch erhebliche Investitionen seitens lokaler Behörden in die Biomethan-Betankungsinfrastruktur gerechtfertigt ist, die vor dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung getätigt oder beschlossen wurden, um das Ziel des Mitgliedstaats gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1161 zu erreichen. Um für eine solche Ausnahmeregelung in Frage zu kommen, müssen die Fahrzeuge mit Biomethan betrieben werden, das aus einem umweltgerechten Abfallbehandlungsverfahren, wie der Aufbereitung von Gülle, Siedlungsabfällen oder kommunalem Abwasser, gewonnen wird, was durch Herkunftszertifikate zu gewährleisten ist. Die Kommission gewährt diese Ausnahme, wenn sie zu dem Schluss kommt, dass die in diesem Absatz und in dem in Unterabsatz 2 genannten delegierten Rechtsakt festgelegten Bedingungen erfüllt sind. Diese Ausnahmen enden am 1. Januar 2035.**

**Änderungsantrag 48**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3b – Absatz 2 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Höchstanteil von Fahrzeugen, den ein Mitgliedstaat ausschließen kann, sowie **das**

*Geänderter Text*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Höchstanteil von Fahrzeugen, den ein Mitgliedstaat ausschließen kann, sowie **die**

*sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis im Hinblick auf bestimmte territoriale Morphologien und bestimmte Wetterbedingungen*, die den Ausschluss gemäß dem vorstehenden Absatz *rechtfertigen*, festzulegen.

*Art der Informationen*, die ein Mitgliedstaat für den Erhalt einer *Genehmigung für* den Ausschluss gemäß dem vorstehenden Absatz *vorlegen muss*, festzulegen.

## Änderungsantrag 49

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 c – Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

Öffentliche Vergabeverfahren

*Geänderter Text*

*Sicherstellung nachhaltiger und resilienter Lieferketten für Stadtbusse durch öffentliche Vergabeverfahren*

## Änderungsantrag 50

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3c – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

(1) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen *stützen die* Vergabe *öffentlicher Aufträge* für die Beschaffung oder *die Verwendung* von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b *auf das wirtschaftlich günstigste Angebot, wobei das beste Preis-Leistungs-Verhältnis und der Beitrag des Angebots* zur Versorgungssicherheit im Einklang mit dem einschlägigen Völkerrecht *zu berücksichtigen sind*.

*Geänderter Text*

(1) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen *tragen bei der* Vergabe *von Aufträgen* für die Beschaffung, *das Leasing, die Miete* oder *den Mietkauf* von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b *oder der entsprechenden Ladeinfrastruktur den Energie- und Umweltauswirkungen dieser Fahrzeuge während ihrer Lebensdauer sowie der diese Fahrzeuge und ihre Ersatzteile betreffenden Versorgungssicherheit Rechnung. Zu diesem Zweck beziehen sie Kriterien bezüglich Nachhaltigkeit* und zur Versorgungssicherheit des Angebots im Einklang mit dem einschlägigen Völkerrecht *ein*.

## Änderungsantrag 51

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3c – Absatz 2 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

c) Verfügbarkeit wesentlicher Ersatzteile für den Betrieb der Ausrüstung, die Gegenstand der Ausschreibung ist;

*Geänderter Text*

c) ***Aktuelle und geschätzte künftige*** Verfügbarkeit wesentlicher Ersatzteile für den Betrieb der Ausrüstung, die Gegenstand der Ausschreibung ist;

## Änderungsantrag 52

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3c – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***2a. Der Beitrag des Angebots zur Nachhaltigkeit wird unter anderem auf der Grundlage folgender Kriterien bewertet:***

***a) die Umweltverträglichkeit, die insbesondere mit Blick auf das Recycling und die Beschaffung von Batterien über die in den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Mindestanforderungen hinausgeht;***

***b) die Energieeffizienz der Fahrzeuge;***

***c) das Potenzial zur Verringerung der Nutzung natürlicher Ressourcen und Materialien, beispielsweise durch die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge zu Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb.***

## Änderungsantrag 53

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**

*Vorschlag der Kommission*

(3) Gemäß Artikel 3b wird der Beitrag des Bieters zur Versorgungssicherheit in den Zuschlagskriterien mit 15 % bis 40 % gewichtet. “

*Geänderter Text*

(3) Gemäß Artikel 3b wird der Beitrag des Bieters zur **Nachhaltigkeit in den Zuschlagskriterien mit 15 % bis 35 % gewichtet, und der Beitrag des Bieters zur Versorgungssicherheit wird** in den Zuschlagskriterien **ebenfalls** mit 15 % bis 40 % gewichtet. **Dies gilt unbeschadet der Anwendung von Artikel 41 Absatz 3 der Richtlinie 2014/23/EU, Artikel 67 Absatz 5 der Richtlinie 2014/24/EU oder Artikel 82 Absatz 5 der Richtlinie 2014/25/EU im Hinblick auf eine stärkere Gewichtung dieser Kriterien;**

**Änderungsantrag 54**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3c – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**3a. Der Anteil der Produkte oder Angebote aus Drittländern, bestimmt im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, darf höchstens 50 % des Ausschreibungswerts ausmachen;**

**Änderungsantrag 55**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4a) Folgender Artikel wird eingefügt:**



**„Artikel 3d**

**Forum „Emissionsfreie schwere  
Nutzfahrzeuge“**

**Die Kommission beruft ... [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und danach einmal jährlich ein Forum „Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ ein, in dem Vertreter von Betreibern öffentlicher Ladestationen, Übertragungsnetzbetreibern, im Fernverkehr tätigen Transportunternehmen, städtischen Logistikunternehmen, öffentlichen Verkehrsbetrieben, Organisationen der Zivilgesellschaft und unabhängigen Think-Tanks, der Mitgliedstaaten und der Hersteller zusammenkommen, um angesichts der in dieser Verordnung vorgesehenen strengeren CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben gemeinsam am wirksamen und kosteneffizienten Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur zu arbeiten.“**

**Änderungsantrag 56**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe a**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 5– Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge trägt der Zahl und den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge in der Flotte des Herstellers Rechnung.

*Geänderter Text*

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge trägt der Zahl und den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge **der Klasse N** in der Flotte des Herstellers Rechnung.

**Änderungsantrag 57**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b**

Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 5 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

(3) Für die Berichtszeiträume von 2025 bis 2029 **wird** der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge auf der Grundlage eines Referenzwerts von **2 %** gemäß Anhang I Nummer 2.3.2 bestimmt.

*Geänderter Text*

(3) Für die Berichtszeiträume von 2025 bis 2029 **berücksichtigt** der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge **nur die Anzahl und CO<sub>2</sub>-Emissionen aller emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge der Klasse N in der Flotte des Herstellers und wird** auf der Grundlage eines Referenzwerts von **8 %** gemäß Anhang I Nummer 2.3.2 bestimmt.

### **Änderungsantrag 58**

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

##### **Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 8**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 6a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

c) bei der Übertragung emissionsfreier Fahrzeuge zwischen Herstellern, die nicht einer Gruppe verbundener Hersteller angehören: die Zahl der emissionsfreien Fahrzeuge, die einem Hersteller übertragen werden, darf 5 % aller seiner neuen schweren Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Berichtszeitraum zugelassen wurden, nicht überschreiten.

*Geänderter Text*

c) bei der Übertragung emissionsfreier Fahrzeuge zwischen Herstellern, die nicht einer Gruppe verbundener Hersteller angehören, **oder bei der Übertragung vorhandener Fahrzeuge, die zu emissionsfreien Fahrzeugen umgerüstet wurden**: die Zahl der emissionsfreien Fahrzeuge, die einem Hersteller übertragen werden, darf 5 % aller seiner neuen schweren Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Berichtszeitraum zugelassen wurden, nicht überschreiten.

### **Änderungsantrag 59**

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

##### **Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b a (neu)**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Derzeitiger Wortlaut*

Emissionsgutschriften werden in den Berichtszeiträumen der Jahre 2019 bis **2029** erlangt. Die in den Berichtszeiträumen der Jahre 2019 bis 2024 **erworbenen Emissionsgutschriften werden jedoch** nur berücksichtigt, um zu ermitteln, ob der Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Berichtszeitraums des Jahres 2025 erfüllt.

*Geänderter Text*

**ba) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:**

„Emissionsgutschriften werden in den Berichtszeiträumen der Jahre 2019 bis **2039** erlangt **und nur berücksichtigt, um zu ermitteln, ob der Hersteller seine Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der fünf auf das Jahr ihrer Erlangung folgenden Jahre erfüllt.** **Wurden die Emissionsgutschriften jedoch** in den Berichtszeiträumen der Jahre 2019 bis 2024 **erworben**, werden sie nur berücksichtigt, um zu ermitteln, ob der Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Berichtszeitraums des Jahres 2025 erfüllt.“

(32019R1242)

## **Änderungsantrag 60**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe d**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 7– Absatz 1 – Unterabsatz 4

*Vorschlag der Kommission*

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte **Emissionsgutschriften und** Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039 eingelöst.

*Geänderter Text*

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039 eingelöst.

## **Änderungsantrag 61**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 16**

Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 13c – Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

Das Register muss öffentlich zugänglich sein, mit Ausnahme der in Anhang V Nummer 3.2.2 aufgeführten Dateneinträge.

*Geänderter Text*

Das Register muss öffentlich zugänglich sein, mit Ausnahme der in Anhang V Nummer 3.2 aufgeführten Dateneinträge.

*Begründung*

*Redaktionelle Änderung*

## **Änderungsantrag 62**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 17**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

a) die Kriterien für die Definition von Fahrzeuguntergruppen gemäß Nummer 1.1;

*Geänderter Text*

a) die Kriterien für die Definition von Fahrzeuguntergruppen gemäß Nummer 1.1 – ***einschließlich der Hinzufügung gesonderter Untergruppen überschwerer Fahrzeugkombinationen;***

## **Änderungsantrag 63**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

***Im Jahr 2028*** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

*Geänderter Text*

***1. Bis spätestens 31. Dezember 2027*** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor. ***In diesem Bericht bewertet die Kommission insbesondere***

***Folgendes:***

- i) die Zahl der Zulassungen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten;***
- ii) den Fortschritt bei der Entwicklung einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten;***
- iii) ausschließlich für die Zwecke dieser Verordnung, eine Bewertung schwerer Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen unter Berücksichtigung der Abmessungen und Gewichte, die für den nationalen Transport gelten, beispielsweise modulare und intermodale Konzepte, wobei auch mögliche Aspekte der Verkehrssicherheit und Effizienz, intermodale, umwelt- und infrastrukturbezogene Effekte sowie „Rebound-Effekte“ und die geografischen Umstände der Mitgliedstaaten bewertet werden sollten;***
- iv) Auswirkungen auf die Beschäftigung, insbesondere in Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Unterstützung der Umschulung und Höherqualifizierung von Arbeitskräften sowie die Bedeutung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Straßenmobilität;***
- v) ob die in Artikel 6b der vorliegenden Verordnung vorgesehene Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen, angesichts des in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegten Ziels, die unionsweiten Treibhausgasemissionen und deren Abbau in der Union sektorübergreifend bis spätestens 2050 auszugleichen, weiterhin gerechtfertigt ist;***
- vi) die Auswirkungen der Festlegung von Mindestschwellen für die Energieeffizienz neuer emissionsfreier***

*schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union in Verkehr gebracht werden;*

*vii) die Auswirkungen des Umstands, dass für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeuge und Geländefahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben gelten;*

*viii) eine Bewertung der Höhe der Abgabe wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung, um sicherzustellen, dass diese Abgabe höher ist als die durchschnittlichen Grenzkosten der zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Emissionsziele erforderlichen Technologien;*

## **Änderungsantrag 64**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 1 a – Ziffer ix

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ix) der Bericht zur Bewertung der Möglichkeit, gemäß Absatz 2 eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, nach der die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, über den gesamten Lebenszyklus bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden;*

## **Änderungsantrag 65**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2a. Die Kommission veröffentlicht bis**

*zum 31. Dezember 2026 einen Bericht, in dem die Möglichkeit der Entwicklung einer gemeinsamen Unionsmethode bewertet wird, nach der die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, über den gesamten Lebenszyklus bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diesen Bericht dem Europäischen Parlament und dem Rat.*

## **Änderungsantrag 66**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 2 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2b) Im Rahmen des Berichts nach Absatz 1 bewertet die Kommission, ob im Zuge der Bildung neuer Untergruppen für überschwere Lkws die Motor-Nennleistungen unangemessen erhöht wurden. Gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass alle oder einige der gemeldeten Nennleistungen unangemessen erhöht wurden, erlässt sie einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 17 zur Änderung der in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 24 festgelegten Kriterien.*

## **Änderungsantrag 67**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe a**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 17 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Befugnis zum Erlass delegierter

Die Befugnis zum Erlass delegierter

Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 **und** Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

Rechtsakte gemäß Artikel 3b **Absatz 2, Artikel 3e**, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2, Artikel 14 Absatz 1 **und Artikel 15 Absatz 3** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

## Änderungsantrag 68

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe b**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 17 – Absatz 3

### *Vorschlag der Kommission*

Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 **und** Artikel 14 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

### *Geänderter Text*

Die Befugnisübertragung gemäß **Artikel 3b Absatz 2, Artikel 3e**, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2, Artikel 14 Absatz 1 **und Artikel 15 Absatz 3** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

## Änderungsantrag 69

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe c**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 17 – Absatz 6

### *Vorschlag der Kommission*

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 **und** Artikel 14

### *Geänderter Text*

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „**Artikel 3b Absatz 2, Artikel 3e**, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f



Absatz 1“;

Absatz 2, Artikel 14 Absatz 1 **und**  
**Artikel 15 Absatz 3“;**

## Änderungsantrag 70

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.1.1.

<i>Vorschlag der Kommission</i>					
1.1.1. Für Fahrzeuge der Klasse N wird die Untergruppe sg wie folgt definiert:					
Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400	Arbeitsfahrzeug gemäß Artikel 3 Absatz 9 dieser Verordnung	Führerhaustyp	Motorleistung	Reichweite (operational range, OR)	Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)
53	Nein	Alle			53
54	Nein	Alle			54
1s	Nein	Alle			1s
1	Nein	Alle			1
2	Nein	Alle			2
3	Nein	Alle			3
4	Nein	Alle	< 170 kW	Alle	4-UD
	Nein	Normales Führerhaus	≥ 170 kW	Alle	4-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	≥ 170 kW und < 265 kW		
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	9-RD

	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	≥ 350 km	9-LH
5	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	5-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	< 265 kW		
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	10-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	≥ 350 km	10-LH
11	Nein	Alle			11
12	Nein	Alle			12
16	Nein	Alle			16

*Geänderter Text*

1.1.1. Für Fahrzeuge der Klasse N wird die Untergruppe sg wie folgt definiert:

Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400	Arbeitsfahrzeug gemäß Artikel 3 Absatz 9 dieser Verordnung	Führerhausstyp	Motorleistung	Reichweite (operational range, OR)	Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)
53	Nein	Alle			53

54	Nein	Alle			54
1s	Nein	Alle			1s
1	Nein	Alle			1
2	Nein	Alle			2
3	Nein	Alle			3
4	Nein	Alle	< 170 kW	Alle	4-UD  4-RD  4-LH
	Nein	Normales Führerhaus	$\geq 170$ kW	Alle	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 170$ kW und < 265 kW		
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 265$ kW	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	
	<b>Ja</b>	<b>Alle</b>			<b>4v</b>
9	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	9-RD  9-LH
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	$\geq 350$ km	
	<b>Ja</b>	<b>Alle</b>			<b>9v</b>
5	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	5-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	< 265 kW		
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 265$ kW	< 350 km	

	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
	<b>Ja</b>	<b>Alle</b>			<b>5v</b>
10	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	10-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	< 350 km	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	≥ 350 km	10-LH
	<b>Ja</b>	<b>Alle</b>			<b>10v</b>
11	<b>Alle</b>				11
12	<b>Alle</b>				12
16	<b>Alle</b>				16

### Änderungsantrag 71

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.1.1. – Nummer 1.1.1. a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
<i>Geänderter Text</i>	
<b><i>1.1.1a. Zuordnung von kleinen und mittelschweren Lastkraftwagen der Klasse N2 mit einer Höchstmasse von weniger als 7,4 Tonnen, für die im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/858 CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt wurden</i></b>	
<b><i>Fahrzeugmerkmale</i></b>	<b><i>Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)</i></b>
<b><i>Klasse N2, mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand (TPMLM) ≤ 7,4 t</i></b>	<b><i>53</i></b>

### Änderungsantrag 72

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.1.2.

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
1.1.2. Für Fahrzeuge der Klasse M wird die Untergruppe sg wie folgt definiert:	
Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400	Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

<i>Geänderter Text</i>	
1.1.2. Für Fahrzeuge der Klasse M wird die Untergruppe sg wie folgt definiert:	
Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400	Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD

33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

### Änderungsantrag 73

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

x ist **0,02**

x ist **0,08**

### Änderungsantrag 74

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

$V_{in}$  ist die Gesamtzahl der neu zugelassenen emissionsfreien **oder emissionsarmen** schweren Nutzfahrzeuge der Untergruppen sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, wobei jedes von ihnen gemäß der folgenden Formel als  $ZLEV_{specific}$  berücksichtigt wird:

$V_{in}$  ist die Gesamtzahl der neu zugelassenen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge der Untergruppen sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH

### Änderungsantrag 75

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 1 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$

*entfällt*

## **Änderungsantrag 76**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*CO<sub>2v</sub> sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km eines emissionsfreien bzw. emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugs v, die gemäß Nummer 2.1 bestimmt werden;*

*entfällt*

## **Änderungsantrag 77**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*LET<sub>sg</sub> ist der Schwellenwert für niedrige Emissionen der Fahrzeuguntergruppe sg, zu der das Fahrzeug v gehört, gemäß Nummer 2.3.4;*

*entfällt*

## **Änderungsantrag 78**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 2 – Unterabsatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*V<sub>out</sub> ist die Gesamtzahl der neu zugelassenen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die nicht den für V<sub>in</sub> definierten Untergruppen angehören, mit einem Anteil von höchstens 0,035 V<sub>total</sub>.*

*V<sub>out</sub> ist die Gesamtzahl der neu zugelassenen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge **der Klasse N**, die nicht den für V<sub>in</sub> definierten Untergruppen angehören, mit einem Anteil von höchstens*

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
4.2. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen			
Bei der Berechnung der spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen $CO_2(X)$ , der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen $T(X)$ und der CO <sub>2</sub> -Emissionskurve $ET(X)_Y$ werden die folgenden Untergruppen $sg$ berücksichtigt:			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Fahrzeuguntergruppen, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1.1 und 1.1.3 genannten Fahrzeuguntergruppen.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Geänderter Text</i>			
4.2. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen			
Bei der Berechnung der spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen $CO_2(X)$ , der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen $T(X)$ und der CO <sub>2</sub> -Emissionskurve $ET(X)_Y$ werden die folgenden Untergruppen $sg$ berücksichtigt:			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Fahrzeuguntergruppen,	Untergruppen von	Untergruppen von	Untergruppen von



die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen	Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen	Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen	Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1.1 und 1.1.3 genannten Fahrzeuguntergruppen.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Änderungsantrag 80

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.3 – Nummer 4.3.1

<i>Vorschlag der Kommission</i>					
4.3.1. Die folgenden CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$ gemäß Artikel 3a gelten für Fahrzeuge der Untergruppe sg für verschiedene Berichtszeiträume:					
CO <sub>2</sub> -Reduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$					
Untergruppen sg		Berichtszeitraum der Jahre			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	ab 2040
Mittelschwere Lastkraftwagen	53, 54	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen	11, 12 und 16	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %

Achskonfigurationen					
Reisebusse ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Primärfahrzeuge von Reisebussen ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Anhänger		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sattelanhänger		0	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>

*Geänderter Text*

4.3.1. Die folgenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben  $rf_{sg}$  und  $rfp_{sg}$  gemäß Artikel 3a gelten für Fahrzeuge der Untergruppe  $sg$  für verschiedene Berichtszeiträume:

CO <sub>2</sub> -Reduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$					
Untergruppen $sg$		Berichtszeitraum der Jahre			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	ab 2040
Mittelschwere Lastkraftwagen	53, 54	0	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %
<b>Arbeitsfahrzeuge und</b> schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen	<b>4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16</b>	0	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %

<b>Reise- und Überlandbusse</b> (rfsg)	<b>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</b>	0	44 %	70 %	90 %
Primärfahrzeuge von <b>Reise- und Überlandbussen</b> (rfpsg)	<b>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</b>	0	44 %	70 %	90 %
Anhänger	<b>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</b>	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sattelanhänger	<b>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133</b>	0	12,5 %	12,5 %	12,5 %

## Änderungsantrag 81

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.3 – Nummer 4.3.2

*Vorschlag der Kommission*

Für Fahrzeuge der Untergruppe sg gelten gemäß Artikel 3b für verschiedene Berichtszeiträume die folgenden Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen zevM <sub>sg</sub> :					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen zevM <sub>sg</sub>					
Untergruppen pen.sg		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030-2034	2035-2039	ab 2040
Schwere Stadtbusse	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100 %	100 %	100 %

<i>Geänderter Text</i>					
Für Fahrzeuge der Untergruppe sg gelten gemäß Artikel 3b für verschiedene Berichtszeiträume die folgenden Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen zevM <sub>sg</sub> :					
Bei der Berechnung der spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen CO <sub>2</sub> (X), der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen T(X) und der CO <sub>2</sub> -Emissionskurve ET(X)Y werden die folgenden Untergruppen sg berücksichtigt:					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen zevM <sub>sg</sub>					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen zevM <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030-2034	2035-2039	ab 2040
Schwere Stadtbusse	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

## Änderungsantrag 82

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Nummer 1 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des **Primärfahrzeugs eines** neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den

#### *Geänderter Text*

sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet

Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden; wurden;

### *Begründung*

*Die Definition von reportCO<sub>2v,mp</sub> in Anhang III sollte sich nur auf das vollständige Fahrzeug beziehen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Primärfahrzeuge werden nicht um deren Fahrgastzahlen korrigiert, da bei der Simulation für alle Primärfahrzeuge einer bestimmten Untergruppe die gleichen Fahrgastzahlen herangezogen werden. Dies ist auch aus der Definition von CO<sub>2pv,mp</sub> in Anhang I Nummer 2.1 ersichtlich, die nicht für eine Korrektur auf Anhang III verweist.*

## **Änderungsantrag 83**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang IV**

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang IV – Teil A – Absatz 1 – Buchstabe n a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***na) die technisch zulässige Gesamtmasse der Kombination für einen Lastkraftwagen der Klasse N3 in einer überschweren Fahrzeugkombination im Sinne von Artikel 3 Nummer 24 gemäß Eintrag 16.4 der Übereinstimmungsbescheinigung oder der Zulassungsbescheinigung des betreffenden Fahrzeugs;***

## **Änderungsantrag 84**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang IV**

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang IV – Teil A – Absatz 1 – Buchstabe n b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***nb) maximale Nutzleistung des Motors gemäß Eintrag 27.1 der Übereinstimmungsbescheinigung oder der Zulassungsbescheinigung des betreffenden Fahrzeugs;***



## BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung und Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge ist einer der Eckpfeiler des Pakets „Fit für 55“. Diese neuen Vorschriften sind unverzichtbar, wenn wir unser Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2050 erreichen, die Luftverschmutzung verringern, die Gesundheit der Europäerinnen und Europäer schützen, Innovationen zur Wahrung der Führungsposition der europäischen Industrie auf dem Markt der schweren Nutzfahrzeuge vorantreiben und gleichzeitig die Betriebskosten des Straßentransports senken wollen.

Der Berichterstatter möchte folgende Elemente hervorheben:

### **1. Bekämpfung des Klimawandels, Verringerung der Luftverschmutzung und Verbesserung der Gesundheit unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger**

Wir befinden uns unbestreitbar in einer Klimakrise. Europa und der Rest der Welt sind von ihren Auswirkungen – Dürren, Hitzewellen, Brände, Überschwemmungen ... – bereits stark betroffen. Der Weltklimarat hat kürzlich erneut deutlich gemacht, dass wir angesichts des Klimawandels sofort und massiv handeln müssen, da ansonsten das Überleben der Menschheit bedroht ist. Die Europäische Union hat sich verpflichtet, frühestmöglich, spätestens aber bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Kein Sektor, und schon gar nicht der Verkehrssektor, dessen Emissionen ständig gestiegen sind, kann sich dieser zwingenden und kollektiven Verantwortung entziehen.

Schwere Nutzfahrzeuge, das heißt Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen, die Güter oder Personen befördern, stellen zwar nur 2 % der in der Union zugelassenen Fahrzeuge dar, sind aber für 28 % der Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr und somit für 6 % der Gesamtemissionen der Union verantwortlich. Mehr als der Luftverkehr!

Es ist klar, dass die Union Strategien zur Verkürzung der Beförderungswege von Gütern vorantreiben und für eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sorgen muss. Da die mittlere Lebensdauer eines Lastkraftwagens jedoch bei 18 Jahren liegt und der Straßenverkehr weiter zunehmen dürfte, ist es zwingend notwendig, dass alle neuen schweren Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden, spätestens im Jahr 2040 emissionsfrei sind und dass ehrgeizigere CO<sub>2</sub>-Ziele für die Jahre 2030 und 2035 gesteckt werden, um im Hinblick auf die erforderliche Verringerung unserer Emissionen auf Kurs zu bleiben. Andernfalls müssten von anderen Sektoren sowie von den europäischen Bürgerinnen und Bürgern weitere schmerzhaft – und für manche nicht machbare – Anstrengungen abverlangt werden.

Der Straßenverkehr trägt nicht nur zum Klimawandel bei. Er verschmutzt auch die Luft und schadet unserer Gesundheit. Der Europäischen Umweltagentur zufolge sind 97 % der europäischen Stadtbevölkerung einer Feinstaubkonzentration ausgesetzt, die über den Empfehlungen der WHO liegt. So sterben in der EU jedes Jahr etwa 275 000 Menschen vorzeitig durch Feinstaub und 64 000 durch Stickstoffdioxid (EUA, 2022). Deshalb müssen auch 100 % der in Verkehr gebrachten Busse bis spätestens 2030 emissionsfrei sein.

Die Folgenabschätzung der Kommission zeigt, dass ein für alle in Verkehr gebrachten neuen

schweren Nutzfahrzeuge geltendes Reduktionsziel von 100 % bis 2040 im Hinblick auf den Klimawandel und die Luftverschmutzung nicht nur unverzichtbar und nutzbringend, sondern auch technologisch und industriell machbar ist.

Aus der Folgenabschätzung geht zudem hervor, dass die Kosten für die Nutzung dieser Lastkraftwagen für die Transportunternehmen bei einem solchen Szenario sinken würden und sich bis 2040 Gewinne von über 45 000 EUR pro Lastkraftwagen und Jahr erzielen ließen. Durch ein Emissionsreduktionsziel von 100 % bis 2040 gäbe es in Europa mittel- und langfristig auch mehr Arbeitsplätze, als es bei weniger ehrgeizigen Zielen der Fall wäre.

## **2. Förderung von Innovationen und Stärkung einer Branche, die wettbewerbsfähig ist und Arbeitsplätze schafft**

Die europäischen Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen sind auf dem europäischen und nordamerikanischen Markt führend. Diese günstige Position wird von der chinesischen Offensive im Bereich E-Lastkraftwagen und E-Busse bedroht. Vor allem aber arbeiten immer mehr Städte und Länder auf einen rascheren Übergang zu emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen hin. In Europa haben sich Städte wie Kopenhagen, Amsterdam, Berlin, Sofia, Riga, Stockholm, Dublin, Brüssel, Tallinn ... zur Elektrifizierung ihrer gesamten Busflotte verpflichtet. Zehn Länder der Union (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL und PT) haben sich bereits verpflichtet, spätestens ab 2040 ausschließlich den Verkauf von emissionsfreien Fahrzeugen zu gestatten, indem sie zusammen mit rund 15 weiteren Ländern (Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweiz, Türkei, Kanada, Vereinigte Staaten ...) die bei der COP 26 in Glasgow initiierte globale Absichtserklärung unterzeichnet haben. Kalifornien ist sicherlich das eindrucklichste Beispiel: Eine der führenden Wirtschaftsnationen hat gerade das weltweit ehrgeizigste Gesetz erlassen, sieht es doch vor, dass ab 2036 alle verkauften schweren Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein müssen.

Dies wird für eine neue Dynamik auf dem Markt der emissionsfreien Fahrzeuge sorgen und durch die Präsenz europäischer Konzerne in den Vereinigten Staaten werden diese gezwungen sein, bei neuen schweren Nutzfahrzeugen schneller auf Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb umzusteigen.

Die Europäische Union muss hier Schritt halten. Die Technologien existieren. Die wichtigsten Hersteller arbeiten an einer Dekarbonisierung ihrer Flotte bis 2040 und haben sich für 2030 und 2035 Ziele gesetzt, die ehrgeiziger als die von der Kommission vorgeschlagenen Ziele sind.

Wie oben dargelegt, werden die Vorschläge der Kommission den zwingenden Klimazielen, die wir uns gesetzt haben, nicht gerecht und stellen gegenüber der Folgenabschätzung sogar einen Rückschritt dar. Sie scheinen darüber hinaus weniger ehrgeizig als die Pläne des Marktes zu sein. In unserem Bericht werden daher technologisch und industriell realistische Ziele vorgeschlagen, die es ermöglichen, das Klima zu schützen, die Betriebskosten des Straßentransports zu senken und die Führungsposition der europäischen Hersteller zu stärken.

## **3. Schaffung eines klaren rechtlichen Rahmens für einen 100 % emissionsfreien Straßenverkehr**



Die europäische Industrie ist bereits zahlreiche Verpflichtungen eingegangen und hat mit dem Umstieg auf emissionsfreie Lösungen begonnen. Sie ist grundsätzlich bereit, die erforderlichen Anstrengungen zu unternehmen und die nötigen Investitionen zu tätigen. Allerdings braucht sie unbedingt einen klaren und stabilen rechtlichen Rahmen mit klar definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zielen, die im Hinblick auf die emissionsfreien Technologien und das Endergebnis eindeutig formuliert sind: Der europäische Markt ist bei neuen Bussen im Jahr 2030 und bei neuen Lastkraftwagen im Jahr 2040 100 % emissionsfrei.

Außerdem muss für ein die Dekarbonisierung des Sektors begünstigendes Ökosystem gesorgt werden.

Mehr als einer von vier verkauften Bussen ist bereits ein E-Bus. Um das Ziel zu erreichen, dass bis 2030 100 % der in Verkehr gebrachten Busse emissionsfrei sind, wird im Bericht eine Verschärfung der Kriterien für die Versorgungssicherheit bei öffentlichen Ausschreibungen durch Ergänzung selbiger um Nachhaltigkeitskriterien vorgeschlagen, sodass qualitativ hochwertige Busse aufgewertet und in Europa hergestellte E-Busse bevorzugt werden. Durch diese Massifizierung des Angebots europäischer Busse sinken sowohl die Herstellungskosten als auch die Anschaffungskosten für die lokalen Gebietskörperschaften.

Es stehen zahlreiche europäische Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung, um den Sektor beim Übergang zu unterstützen, so etwa die Kohäsionsfonds, die noch verfügbaren Mittel der Aufbau- und Resilienzfazilität oder der neue Klima-Sozialfonds. Und wir können die Mitgliedstaaten nur darin bestärken, noch umfassender in emissionsfreie öffentliche Verkehrsmittel zu investieren, und die Gebietskörperschaften, sich für die gemeinsame Beschaffung zusammenzuschließen.

Um Kohärenz zu wahren und den Akteuren des Sektors mehr Sicherheit zu bieten, ist im Bericht vorgesehen, die CO<sub>2</sub>-Ziele auf Arbeitsfahrzeuge und kleine Lastkraftwagen unter 5 Tonnen auszuweiten, damit nicht 20 % der Lastkraftwagenverkäufe von den CO<sub>2</sub>-Reduktionspflichten ausgenommen sind. Ferner wird im Bericht auf die Stärken der Umrüstung verwiesen.

Doch auch wenn der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen umgehend in die Wege geleitet werden muss, werden einige wenige Fahrzeugarten, wie etwa bestimmte land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen oder Fahrzeuge für kritische Sicherheitsanwendungen, die derzeit nur schwer durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt werden können, auch weiterhin ausgenommen sein. Diese Ausnahme ist im Rahmen der für das Jahr 2028 vorgesehenen Überprüfung erneut zu bewerten, insbesondere angesichts des Ziels, in Europa bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen.

Darüber hinaus ist eine genaue und eindeutige Definition dessen wünschenswert, was ein emissionsfreies Fahrzeug ist, um die technologischen Fortschritte nicht zu gefährden und diejenigen zu belohnen, die ihre Verpflichtungen einhalten.

#### **4. Einrichtung eines Forums „Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ladeinfrastrukturen**

Der Übergang zur Emissionsfreiheit muss mit der Schaffung eines leistungsstarken und ausreichend dichten Ladenetzes einhergehen. Gleichwohl ist zu bedenken, dass im Jahr 2030 – selbst mit einem sehr ehrgeizigen CO<sub>2</sub>-Ziel – weniger als 10 % der Lastkraftwagen elektrisch oder mit Wasserstoff fahren werden.

Gleichzeitig sind wir uns der Sorgen bewusst, die sich die Hersteller mit Blick auf die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Einrichtung dieses Lade- und Tankstellennetzes machen. Deshalb wird im Bericht vorgeschlagen, dass die Kommission nach Inkrafttreten dieser Verordnung ein Forum „Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ einrichtet, an dem die Hersteller, die Betreiber von öffentlichen Ladestationen, die Stromnetzbetreiber, die Transportunternehmen, die Logistikunternehmen, die öffentlichen Verkehrsbetriebe, die Zivilgesellschaft und die Mitgliedstaaten beteiligt sind. Dieses Forum soll der Zusammenarbeit dienen und auf diese Weise sicherstellen, dass die entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht und zu erschwinglichen Preisen zugänglich ist. Ferner soll das Forum im Hinblick auf die Überprüfung der AFIR-Verordnung im Jahr 2026 einen konstruktiven Dialog ermöglichen, um die Ziele der AFIR-Verordnung den neuen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge anzupassen.

Das Parlament hat mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-Verordnung für Lastkraftwagen eine enorme Verantwortung: Es muss nachweisen, dass die Bekämpfung des Klimawandels und der Luftverschmutzung eine Chance für die erfolgsorientierte europäische Industrie ist, Innovationen voranzutreiben und sich auf dem Markt zu behaupten. Da China und die Vereinigten Staaten den industriellen Wettbewerb eingeläutet haben, darf die Europäische Union nicht auf halbem Weg der sich vollziehenden Null-Emissionen-Revolution stehen bleiben.

**ANLAGE: LISTE DER ORGANISATIONEN UND PERSONEN,  
VON DENEN DER BERICHTERSTATTER BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Die folgende Liste wurde auf rein freiwilliger Basis unter der ausschließlichen Verantwortung des Berichterstatters erstellt. Der Berichtersteller hat bei der Erstellung des Berichtsentwurfs Beiträge von den folgenden Organisationen erhalten:

<b>Organisation und/oder Person</b>
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-Mobilitätsplattform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Verkehr und Umwelt
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

## **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) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Miapetra Kumpula-Natri

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Die Berichterstatterin unterstützt viele Elemente des Vorschlags der Kommission zur Überarbeitung der Verordnung über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, wie etwa die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf kleinere Lastkraftwagen, Fernbusse und Anhänger. Das Nullemissionsziel für neue Stadtbusse in der EU ab 2030 ist ebenfalls ein begrüßenswerter Vorschlag. Schließlich entfallen auf den Straßenverkehr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in der EU und er ist eine der Hauptursachen für die Luftverschmutzung in Städten.

Die Berichterstatterin stimmt dem ehrgeizigen Ziel für alle Fahrzeuguntergruppen für die Berichtszeiträume ab 2040 um 90 % zu und ist der Ansicht, dass mit dem Ziel ein klares Signal an die Märkte gesandt wird, dass die Europäische Union auf dem Weg zu Null-Emissionsstandards voranschreitet. Dies kommt den Herstellern, Käufern und vor allem den Bürgern zugute, die derzeit von den Emissionen des Verkehrssektors betroffen sind. Gleichzeitig wird den Herstellern genügend Spielraum eingeräumt, um der neuen Verordnung nachzukommen. Die Berichterstatterin schlägt jedoch neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge für die Berichtszeiträume 2035 bis 2039 vor, indem das Ziel um 10 % angehoben wird. Die Berichterstatterin hält es für wichtig, die Zahl der neuen emissionsfreien Fahrzeuge in den letzten Berichtszeiträumen zu erhöhen.

Darüber hinaus schlägt die Berichterstatterin eine ehrgeizigere Definition von emissionsfreien Fahrzeugen vor. Dem Vorschlag der Kommission zufolge soll ein emissionsfreies Fahrzeug bis zu 5 g CO<sub>2</sub>/tkm emittieren dürfen, was 9 % der Emissionen eines herkömmlichen Sattelschleppers entspricht. Dadurch sollen Zweistoffmotoren, die mit einer Mischung aus Wasserstoff und Diesel betrieben werden, als emissionsfreie Motoren eingestuft werden

können. Eine Abänderung von 5 g CO<sub>2</sub>/tkm in 1 g CO<sub>2</sub>/tkm ist der vernünftige Regulierungsansatz, der es ermöglicht, Einstoff-Wasserstoffverbrennungsmotoren als emissionsfreie Motoren einzustufen und gleichzeitig sicherzustellen, dass der tatsächliche Beitrag von Zweistoffmotoren zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angemessen berücksichtigt wird.

Darüber hinaus sind bestimmte „Arbeitsfahrzeuge“ wie Müllfahrzeuge von den Zielvorgaben des Kommissionsvorschlags ausgenommen. Ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen werden jedoch im Rahmen des Instruments zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (VECTO) zertifiziert und von Fahrzeugherstellern und EU-Mitgliedstaaten überwacht und gemeldet. Da Müllfahrzeuge hauptsächlich in Städten eingesetzt werden, wirken sie sich auch erheblich auf die Luftqualität in den Städten aus und verursachen eine unerwünschte Lärmbelastung. Daher sollten auch Müllfahrzeuge in die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele einbezogen werden.

Hinzu kommt, dass zu Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von weniger als 5 Tonnen viele städtische Lieferwagen gehören, die Geschäfte wie Supermärkte in Städten beliefern, sodass ihre Dekarbonisierung zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten beitragen wird. Daher sollten auch kleine Lastkraftwagen denselben CO<sub>2</sub>-Zielen unterliegen und den jeweiligen Untergruppen entsprechend ihrem Einsatzprofil, ihrer Kilometerleistung und ihrer Nutzlast zugeordnet werden.

Die Berichterstatterin schlägt vor, dass die Kommission bis zum Jahr 2028 eine umfassende Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen der Verordnung durchführt und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vorlegt. Zusammen mit dem Bericht wird gegebenenfalls ein überarbeiteter Vorschlag der vorliegenden Verordnung vorgelegt. Bis 2025 sollte die Kommission in Abstimmung mit dem Ausschuss für Klimaänderung eine jährliche Überprüfung des jeweiligen Stands der grundlegenden Voraussetzungen pro Mitgliedstaat vorlegen.

Schließlich ist die Berichterstatterin der Ansicht, dass bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen die bessere Energieeffizienz überschwerer Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 60 Tonnen nicht berücksichtigt wird. Da davon auszugehen ist, dass ihre Nutzlast dieselbe wie bei deutlich kleineren schweren Nutzfahrzeugen in den jeweiligen Untergruppen ist, werden ihre berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro t/km nicht der tatsächlichen Ladung entsprechen, die von der überschweren Fahrzeugkombination befördert wird. Auf die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller sollte ein Ausgleichsfaktor angewandt werden, um die höheren Lasten auszugleichen, die durch eine überschwere Fahrzeugkombination befördert werden, und somit deren verbesserter Energieeffizienz Rechnung zu tragen.

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE**

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Folgendes zu berücksichtigen:

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlament und des Rates<sup>11</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

#### *Geänderter Text*

(4) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft ***so bald wie möglich, spätestens aber*** bis 2050 klimaneutral zu machen, ***und das Ziel, anschließend negative Emissionen zu erreichen***, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor. ***In dieser Verordnung ist ferner festgelegt, dass sich die Kommission darum bemühen sollte, alle künftigen Legislativ- und Haushaltsvorschläge mit den in dieser Verordnung festgelegten Zielen und Vorgaben in Einklang zu bringen, und dass sie bei Vorschlägen, die mit diesen Zielen und Vorgaben nicht im Einklang stehen, im Rahmen der sie begleitenden Folgenabschätzung die Gründe hierfür darlegen muss.***

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.

#### *Geänderter Text*

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors, ***der der einzige Sektor in der Union ist, in dem die Emissionen seit den 1990er-Jahren zugenommen haben***, sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten. ***Insbesondere der Schwerlastverkehr verursacht mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in der EU und mehr als 6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU.***

## Änderungsantrag 3

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

#### *Geänderter Text*

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. ***Während im Straßenverkehr ehrgeizige Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgasemissionen notwendig sind, bedarf es auch in anderen Sektoren***

*Emissionsreduktionen, einschließlich in Sektoren, in denen diese Reduktionen schwer zu verwirklichen sind.*

#### **Änderungsantrag 4**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(8a) Die Verschärfung der Anforderungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge und der Aufbau der erforderlichen Lade- und Tankstelleninfrastruktur werden von entscheidender Bedeutung sein, um die Emissionen der gesamten Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu senken; sie sollten jedoch um weitere Initiativen ergänzt werden, die auf eine raschere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und eine Ausweitung des Schienengüterverkehrs ausgerichtet sind.**

#### **Änderungsantrag 5**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9a) Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bieten ein großes Potenzial zur Dekarbonisierung bestimmter Segmente des Schwerlastverkehrs, und ihre Entwicklung sollte gefördert werden.**

#### **Änderungsantrag 6**

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



*Vorschlag der Kommission*

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und **zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.**

*Geänderter Text*

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen, und ***sie sollten mit dem Vorliegen der grundlegenden Voraussetzungen im Einklang stehen, nämlich einem ausreichend dichten Infrastrukturnetz für alternative Kraftstoffe, um Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise zu fördern. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass europäische Unternehmen ihre Führungsposition auf dem globalen Markt behaupten, und es sollte zur Senkung der Betriebskosten der Transportunternehmen beitragen und gleichzeitig dafür sorgen, dass die Union ihre Ziele in den Bereichen Klima und Luftverschmutzung erreicht.***

**Änderungsantrag 7**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10a) Die Exposition gegenüber der Luftverschmutzung, einschließlich der vom Straßenverkehr verursachten Luftverschmutzung, ist eine starke Belastung für die Stadtbevölkerung in der Union und wird mit einem vorzeitigen Tod assoziiert. Verschärfte Anforderungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden zur Verringerung der vom Straßenverkehr verursachten Luftverschmutzung beitragen, indem sie die Einführung emissionsfreier und***

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>14</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu

#### *Geänderter Text*

In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>14</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu

unterstützen.

unterstützen. **Besonderes Augenmerk sollte auch auf die Auswirkungen gerichtet werden, die dieser Wandel auf KMU entlang der Lieferkette haben wird.**

---

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).

---

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) **Die unionsweiten Flottenziele sind um den** erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur **gemäß dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>16</sup> zu ergänzen.**

#### *Geänderter Text*

(12) **Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits angekündigt, über diese Mindestanforderungen hinauszugehen, und verschiedene europäische Lkw-Hersteller haben Joint Ventures gegründet, um in ganz Europa öffentliche Ladenetze einzurichten und zu betreiben. Diese Verordnung wird auch zu weiteren Investitionen in die Ladeinfrastruktur anregen, indem den Anlegern die Gewissheit gegeben wird, dass die Nachfrage zunehmen wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch darin bestärkt werden, in ihre überarbeiteten nationalen Strategierahmen Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer entsprechenden Lade- und Tankstelleninfrastruktur in Depots, Logistikzentren und Lagern aufzunehmen. All diese Initiativen werden zu dem** erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur<sup>16</sup> **beitragen.**

---

<sup>16</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung

---

<sup>16</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung

der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

## **Änderungsantrag 10**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Ebenso wichtig ist darüber hinaus der Aufbau der Lade- und Tankstelleninfrastruktur an privaten Standorten, z. B. in privaten Lagern und in Logistikzentren, um das Aufladen über Nacht und am Zielort sicherzustellen. Es ist zwingend erforderlich, dass keine europäische Region zurückbleibt und dass regionale Ungleichgewichte beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angemessen angegangen werden, insbesondere in weniger entwickelten Regionen oder Regionen mit bestimmten Anforderungen und Umständen, wie ländlichen und dünn besiedelten Regionen und Gebieten in äußerster Randlage, Inseln und Berggebieten. Dieses öffentliche und private Netz von Ladestationen und Tankstellen ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, dass die Hersteller die CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben erfüllen können.***

## **Änderungsantrag 11**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12b) Um auf globaler Ebene wettbewerbsfähig zu sein, muss die europäische Industrie bereit sein, sich den Herausforderungen zu stellen und***

*geeignete Infrastruktur bereitzustellen. Aus diesem Grund bedarf es eines weithin verfügbaren und zuverlässigen Netzes öffentlicher Ladestellen für die ständig zunehmende Zahl an Elektrofahrzeugen auf den Straßen.*

## Änderungsantrag 12

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(12c) Zwar bedarf es ehrgeizigerer CO<sub>2</sub>-Normen, um die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge durch Berücksichtigung der Angebotsseite zu steigern, doch müssen diese um zusätzliche günstige Rahmenbedingungen aufseiten der Nachfrage nach kraftstoffeffizienteren Fahrzeugen ergänzt werden, insbesondere durch wirksame Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung.*

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(13) Der **Übergang zur Klimaneutralität** erfordert erhebliche Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen. **Was schwere Nutzfahrzeuge betrifft, so werden mit den in Artikel 3a für das Jahr 2030 vorgeschlagenen Zielwerten der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der Gesamtflotte der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge und der Stromverbrauch in diesem Sektor**

(13) Der **Einsatz von Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen** erfordert **zweifello**s erhebliche Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen, **sowie eine Verhaltensanpassung, damit Nachfragespitzenzeiten ohne Risiken für die Versorgungssicherheit bewältigt werden können.**

*begrenzt bleiben. Daher werden auch die damit verbundenen Auswirkungen auf das Stromnetz begrenzt bleiben.*

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(14a) Der Zugang zu Ausbildung und Umschulung in zahlreichen Branchen, auch im Schwerlastsektor, der einen grundlegenden Wandel durchlaufen muss, ist für einen sozial gerechten Übergang unerlässlich. Im Schwerlastsektor muss sichergestellt werden, dass die Beschäftigten Zugang zu Umschulungsangeboten haben und ermutigt werden, diese wahrzunehmen, ohne dass ihnen Kosten entstehen. Um einen gerechten und wirksamen Übergang sicherzustellen, müssen die prognostizierten Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt des Schwerlastsektors unbedingt erfasst und analysiert werden.*

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle **Nischenverwendungen** rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies **kann** den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle **Verwendungen** rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies **betrifft** den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen

unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen **betreffen**, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei dem Ziel für 2040 ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, die noch stattfinden müssen.

sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. ***Auch aus Gründen der nationalen Sicherheit und für eine mögliche Evakuierung der Zivilbevölkerung müssen Reisebusse zur Verfügung stehen.*** Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei dem Ziel für 2040 ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, die noch stattfinden müssen.

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15a) Die Europäische Union muss die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter beschleunigen und jedes Jahr in allen Sektoren die Emissionen senken. Damit die ehrgeizigen Ziele dieser Verordnung verwirklicht werden können, müssen auch Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, etwa Wasserstoffderivate, beim Übergang einen wichtigen Beitrag leisten. Um den Weg für emissionsfreie Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge zu ebnen und eine beständige klare Regulierung der Marktnachfrage zu schaffen, ist es wichtig, für 2040 das ehrgeizige Ziel von 90 % festzulegen, da derzeit nur 1-2 % der verkauften schweren Lastkraftwagen Elektrofahrzeuge sind.***

## Änderungsantrag 17



**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 15 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15b) Nach Konsultation der Interessenträger veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften und in Übereinstimmung mit dem EU-Recht und dem Ziel der Klimaneutralität der Union. Die Kommission legt diesen Bericht, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen wie Legislativvorschlägen, dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.***

**Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 21 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Lastkraftwagen aller größten Kombinationen von mehr als 70 t werden in der Regel für Langstrecken verwendet und müssen in eine bestimmte Untergruppe eingeteilt werden, da bei ihnen die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen an ihre spezifischen Merkmale angepasst werden muss, um ihrer tatsächlichen Nutzlast und einem korrekten Fahrzyklus Rechnung zu tragen.***

**Änderungsantrag 19**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 21 – Absatz 4**



*Vorschlag der Kommission*

Da für bestimmte Fahrzeuggruppen, die typgenehmigt sind, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus technischen Gründen noch nicht ermittelt werden, müssen diese Fahrzeuge die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht erfüllen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Mobilkrane, Trägerfahrzeuge für hydraulische Geräte oder Fahrzeuge für Schwerlasttransporte, Geländefahrzeuge wie bestimmte Fahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke, sowie andere Fahrzeuge mit nicht dem Standard entsprechenden Achskonfigurationen wie Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen oder mehr als zwei Antriebsachsen, kleine Busse mit einer Höchstmasse von weniger als 7,5 t und kleine Lastkraftwagen mit einer Höchstmasse von weniger als 5 t.

**Änderungsantrag 20**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 21 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

Arbeitsfahrzeuge **wie Müllfahrzeuge**, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden.

**Änderungsantrag 21**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 30**

*Vorschlag der Kommission*

(30) Um die Entwicklung neuer

*Geänderter Text*

Da für bestimmte Fahrzeuggruppen, die typgenehmigt sind, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus technischen Gründen noch nicht ermittelt werden, müssen diese Fahrzeuge die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht erfüllen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Mobilkrane, Trägerfahrzeuge für hydraulische Geräte oder Fahrzeuge für Schwerlasttransporte, Geländefahrzeuge wie bestimmte Fahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke, sowie andere Fahrzeuge mit nicht dem Standard entsprechenden Achskonfigurationen wie Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen oder mehr als zwei Antriebsachsen **und** kleine Busse mit einer Höchstmasse von weniger als 7,5 t und kleine Lastkraftwagen mit einer Höchstmasse von weniger als 5 t.

*Geänderter Text*

Arbeitsfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden.

*Geänderter Text*

(30) Um die Entwicklung neuer

emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen.

emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge **sowie vorhandene Fahrzeuge, die zu emissionsfreien Fahrzeugen umgerüstet wurden**, zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen. **Die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit, den Übergang zur emissionsfreien Mobilität auf kosten- und ressourceneffiziente Weise zu beschleunigen.**

## Änderungsantrag 22

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 1 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer schwerer Nutzfahrzeuge aufgestellt, die dazu beizutragen, **die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen** gemäß der Verordnung (EU) 2018/842<sup>23</sup> und die im Übereinkommen von Paris<sup>24</sup> verankerten Zielsetzungen zu verwirklichen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

---

<sup>23</sup> Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU)

### *Geänderter Text*

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer schwerer Nutzfahrzeuge aufgestellt, die dazu beizutragen, **das Klimaneutralitätsziel der Union und die Klimazwischenziele der Union** gemäß der Verordnung (EU) 2018/842<sup>23</sup> und die im Übereinkommen von Paris<sup>24</sup> verankerten Zielsetzungen zu verwirklichen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

---

<sup>23</sup> Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU)

Nr. 525/2013 (ABl. L 16 vom 19.6.2018, S. 26).

<sup>24</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

Nr. 525/2013 (ABl. L 16 vom 19.6.2018, S. 26).

<sup>24</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 1 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Andere als die in Absatz 4 genannten Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte, die Streitkräfte oder die medizinischen Notfalldienste zugelassen wurden, unterliegen nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a, wenn ein Mitgliedstaat dies im Zulassungs- und Meldeverfahren angibt und damit in den gemäß Anhang IV Teil A gemeldeten Daten bestätigt, dass der Zweck des Fahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies Fahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.

#### *Geänderter Text*

(5) Andere als die in Absatz 4 genannten Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte, die Streitkräfte oder die medizinischen Notfalldienste zugelassen wurden, **oder Lastkraftwagen der Klasse N3 der Gruppen 11, 12 oder 16, die in ihrem Zulassungsstaat zum Ziehen von Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 70 Tonnen verwendet werden dürfen**, unterliegen nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a, wenn ein Mitgliedstaat dies im Zulassungs- und Meldeverfahren angibt und damit in den gemäß Anhang IV Teil A gemeldeten Daten bestätigt, dass der Zweck des Fahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies Fahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Nummer 23 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**23a.** „Für den CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor in Betracht kommende Kraftstoffe“ Biogas gemäß Artikel 2 Nummer 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001, fortschrittliche Biokraftstoffe gemäß Artikel 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs gemäß Artikel 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die die Kriterien für Nachhaltigkeit und für die Einsparung von Treibhausgasemissionen gemäß Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

## **Änderungsantrag 25**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Nummer 23 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**23b.** „CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor“ einen Faktor, mit dem die CO<sub>2</sub>-Auspuffemissionen von Fahrzeugen für die Konformitätsbewertung angepasst werden, um der Treibhausgasemissionsintensität und dem Anteil an für den CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor in Betracht kommenden Kraftstoffen im Sinne von Artikel 3 Nummer 24 dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

## **Änderungsantrag 26**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Nummer 23 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**23c. „Schwerlastzüge“ Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 60 Tonnen, während der EU-Durchschnitt bei 40 Tonnen liegt. Da bei der Formel für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von derselben Nutzlast ausgegangen wird wie bei deutlich kleineren schweren Nutzfahrzeugen, sollte die Formel geändert werden, um die höhere Energieeffizienz dieser überschweren Fahrzeugkombinationen zu berücksichtigen und so den tatsächlichen Emissionen besser Rechnung zu tragen.**

### **Änderungsantrag 27**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 a – Absatz 1 – Nummer 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Gemäß Anhang I Nummer 1.1.4 werden schwere Nutzfahrzeuge, die keiner der Untergruppen in Anhang I Nummer 1.1 zugeordnet sind, bei der Bewertung, ob die Hersteller die in Absatz 1 festgelegten Reduktionsziele einhalten, berücksichtigt.**

### **Änderungsantrag 28**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 b – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile

emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2030 100 % betragen.

emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2030 **90 % und ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2035** 100 % betragen.

## Änderungsantrag 29

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 b – Absatz 2

### *Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten können beschließen, einen begrenzten Anteil der in jedem Berichtszeitraum zugelassenen Stadtbusse von der Verpflichtung nach diesem Artikel auszunehmen, **wobei bestätigt werden muss, dass aufgrund des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses angesichts bestimmter territorialer Morphologien und bestimmter Wetterbedingungen der Zweck des Fahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies Fahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein nicht emissionsfreies Fahrzeug zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.**

### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten können beschließen, einen begrenzten Anteil der in jedem Berichtszeitraum zugelassenen Stadtbusse **im öffentlichen Interesse, aufgrund des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses angesichts bestimmter territorialer Morphologien und bestimmter Wetterbedingungen, aus Gründen der nationalen Sicherheit und zur Bewältigung von Naturkatastrophen** von der Verpflichtung nach diesem Artikel auszunehmen.

## Änderungsantrag 30

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 c – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

(1) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen stützen die Vergabe

### *Geänderter Text*

(1) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen stützen die Vergabe

öffentlicher Aufträge für die Beschaffung oder die Verwendung von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b auf das wirtschaftlich günstigste Angebot, wobei das beste Preis-Leistungs-Verhältnis und der Beitrag des Angebots zur Versorgungssicherheit im Einklang mit dem einschlägigen Völkerrecht zu berücksichtigen sind.

öffentlicher Aufträge für die Beschaffung oder die Verwendung von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b auf das wirtschaftlich günstigste Angebot, wobei das beste Preis-Leistungs-Verhältnis und der Beitrag des Angebots zur Versorgungssicherheit **sowie die sozialen und ökologischen Kriterien** im Einklang mit dem einschlägigen Völkerrecht zu berücksichtigen sind.

## **Änderungsantrag 31**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**„c) die Anwendung des gemäß Anhang I Nummer 2.1 festgelegten CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktors ab 2030.**

**Die Wirkung des Korrekturfaktors wird so begrenzt, dass nur zusätzliche Kraftstoffmengen berücksichtigt werden, die das verbindliche kombinierte Teilziel für fortschrittliche Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs am Anteil der für den Verkehrssektor bereitgestellten erneuerbaren Energien im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates überschreiten.**

**Um sicherzustellen, dass nicht mehr als 10 % der Ziele zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Jahre 2030, 2035 und 2040 durch die Wirkung des CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktors verwirklicht werden können, wird eine Obergrenze festgelegt. Darum wird eine Obergrenze für die Jahre 2030-2034 festgelegt, sodass ein Anteil von bis zu 12,5 % der für den CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor in Betracht kommenden**



*Kraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 3 dieser Verordnung im Faktor berücksichtigt wird. Für die Jahre 2035-2039 soll der Anteil bis zu 17 % und ab 2040 bis zu 40 % betragen.“*

## **Änderungsantrag 32**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b a (neu)**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 5 – Absatz 3 – Nummer 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ba) In Artikel 5 Absatz 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:*

*„(3a) Ausgleichsfaktor, der den im Berichtszeitraum erstmals zugelassenen Lastkraftwagen der Klasse N3 zugewiesen wird, die in den Mitgliedstaaten mit den höheren kombinierten Massen für Beförderungen mit überschweren Fahrzeugkombinationen von mehr als 60 Tonnen verwendet werden dürfen. In Bezug auf den Ausgleichsfaktor gemäß diesem Artikel erlässt die Kommission bis zum 31. Dezember 2024 einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 17, um Änderungen an der Berechnungsformel für die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller in Anhang I Nummer 2.7 vorzunehmen und dadurch die höhere Energieeffizienz von überschweren Fahrzeugkombinationen auszugleichen sowie die Verzerrungen bei den jeweils berechneten Emissionen zu korrigieren.“*

## **Änderungsantrag 33**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe d**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 4



*Vorschlag der Kommission*

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch **in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039** eingelöst.

*Geänderter Text*

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch **im Berichtszeitraum des Jahres 2039** eingelöst.

**Änderungsantrag 34**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

Im Jahr **2028** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

*Geänderter Text*

Im Jahr **2027** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

**Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

***In dem Bericht sollte die Möglichkeit geprüft werden, Lastkraftwagen der Klasse N3 in die Gruppen 11, 12 und 16 aufzunehmen, die in ihrem Zulassungsstaat zum Ziehen von Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 70 Tonnen verwendet werden dürfen,***

*Geänderter Text*

*sofern die Emissionsberechnung für diese Fahrzeuge entwickelt wurde, um ihren besonderen Merkmalen als Zugmaschinen überschwerer Fahrzeugkombinationen Rechnung zu tragen.*

*Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 und danach jedes Jahr Bericht über den Stand der Schaffung der grundlegenden Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der EU. In diesem Bericht bewertet die Kommission insbesondere die folgenden Punkte:*

*(a) Die Zulassungen von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen in den Mitgliedstaaten,*

*(b) Den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten,*

*(c) Die Einführung von nach CO<sub>2</sub>-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten,*

*(d) Die Höhe des Durchschnittspreises der Zertifikate im Rahmen des neuen Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr,*

*(e) Sonstige Maßnahmen zur Förderung der Nutzung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge.*

*Kommt man in dem Bericht zu dem Schluss, dass die grundlegenden Voraussetzungen, insbesondere gemäß den Buchstaben b, c oder d, nicht den Zielvorgaben für Fahrzeughersteller gemäß Artikel 3a und b dieser Verordnung entsprechen, so werden die Ergebnisse des Berichts bei künftigen Überarbeitungen der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates und der*

*Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates berücksichtigt.*

*Spätestens bis zum 31. Dezember 2026 veröffentlicht die Kommission einen Bericht, in dem eine Methode festgelegt wird, gemäß der die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von schweren Nutzfahrzeugen, die in der EU in Verkehr gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diesen Bericht, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen wie Legislativvorschlägen, dem Europäischen Parlament und dem Rat.*

### Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Nummer 1.1.4. (neu)**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Anhang I – Tabelle 1

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
<i>Geänderter Text</i>	
<b><i>1.1.4. Neue kleine Lastkraftwagen der Kategorie N2, die nicht zu einer der in den Nummern 1.1.1 und 1.1.2 genannten Untergruppen gehören und für die aus technischen Gründen noch keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden, sondern diese Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsbestimmungen oder gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihren Durchführungsbestimmungen bestimmt wurden, werden für die Zwecke dieser Verordnung den folgenden Untergruppen zugeordnet:</i></b>	
<b><i>Fahrzeugmerkmale</i></b>	<b><i>Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)</i></b>
<b><i>Klasse N; TPMLM* ≤ 5 t</i></b>	<b><i>53</i></b>

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 1.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
1.2. Arbeitsfahrzeuge werden durch folgende Kriterien definiert:		
Fahrzeugklasse	Fahrgestellkonfiguration	Kriterien für Arbeitsfahrzeuge
N	Lastkraftwagen	Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt:  09, 10, 15, 16, <b>18</b> , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Sattelzugmaschine	Höchstgeschwindigkeit nicht über 79 km/h
<i>Geänderter Text</i>		
1.2. Arbeitsfahrzeuge werden durch folgende Kriterien definiert:		
Fahrzeugklasse	Fahrgestellkonfiguration	Kriterien für Arbeitsfahrzeuge
N	Lastkraftwagen	Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt:  09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Sattelzugmaschine	Höchstgeschwindigkeit nicht über 79 km/h

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2 – Unternummer 2.1. Verordnung (EU) 2019/1242 Anhang I – Nummer 2.1.

*Vorschlag der Kommission*

2.1. Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , das einer Untergruppe  $sg$  zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

$$CO_{2p_v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2p_{v,mp}}$$

Dabei gilt:

$\sum_{mp}$  ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission profiles)  $mp$ ;

$sg$  ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug  $v$  gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;

$W_{sg,mp}$  ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;

$CO_{2v,mp}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;

$CO_{2p_{v,mp}}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von  $CO_{2v,mp}$  und  $CO_{2p_{v,mp}}$  mit 0 angesetzt.

*Geänderter Text*

2.1. Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , das einer Untergruppe  $sg$  zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

Dabei gilt:

- $\sum_{mp}$  ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission profiles)  $mp$ ;
- $sg$  ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug  $v$  gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;
- $W_{sg,mp}$  ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;
- $CO_{2v,mp}$  sind die  $CO_2$ -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;
- $CO_{2pv,mp}$  sind die  $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.
- $CCF_i$  *ist der  $CO_2$ -Korrekturfaktor im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 für den verwendeten Kraftstoff oder das verwendete Kraftstoffgemisch, der gemäß Absatz 7 dieses Anhangs berechnet wird.*

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von  $CO_{2v,mp}$  und  $CO_{2pv,mp}$  mit 0 angesetzt.

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2.7.2

##### Vorschlag der Kommission

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$  ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;

$ZLEV$  wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt;  
 $share_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;  
 $zev_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;  
 $pv_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;  
 $MPW_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;  
 $avgCO_{2sg}$  wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;  
 $avgCO_2p_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;  
 $rCO_{2sg}$  wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt.

#### *Geänderter Text*

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO_{2sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO_{2sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$  ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;

$ZLEV$  wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt;  
 $share_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;  
 $zev_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;  
 $pv_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;  
 $MPW_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;  
 $avgCO_{2sg}$  wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;  
 $avgCO_2p_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;  
 $rCO_{2sg}$  wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt.

*share<sub>sgEHC</sub> ist der Anteil der neuen schweren Nutzfahrzeuge der Klasse N3 des Herstellers in der Untergruppe sg, die für Schwerlastzüge verwendet werden dürfen;*

*α<sub>sg</sub> ist der Kompensationsfaktor zum Ausgleichen der Auswirkung der höheren Nutzlast eines Schwerlastzugs auf die Lastkraftwagen des Herstellers, der von der für den Betrieb vorgesehenen höchstzulässigen Masse des Lastzugs abhängt, wobei der gewichtete Wert der mit den folgenden Formeln erhaltenen Ergebnisse verwendet wird:*

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4} - 30) / 100, \text{ für } 8x4\text{-Lastkraftwagen in Schwerlastzügen}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other} + 19) / 100, \text{ für andere Lastkraftwagen in Schwerlastzügen}$$

*avgGVW<sub>sg comb</sub> ist der herstellerepezifische Mittelwert der für den Betrieb vorgesehenen höchstzulässigen Masse (Tonnen) im Zulassungsland der betreffenden Lastkraftwagen in Schwerlastzügen in der Untergruppe sg, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:*

*Für die Zwecke der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen muss ein unter diese Verordnung fallender Lastkraftwagen als Teil eines Lastkraftwagens in Schwerlastzügen angesehen werden, wenn er der Klasse N3 angehört und die für den Betrieb vorgesehene höchstzulässige Masse des Lastzugs im Zulassungsland mehr als 60 Tonnen beträgt und gemäß Anhang IV Teil A Buchstabe qa gemeldet wurde.*

## Änderungsantrag 40

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Unternummer 4.1. – Tabelle 4.2.

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang I – Tabelle 4.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
4.2. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Fahrzeuguntergruppen, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen



	unterliegen		
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1.1 und 1.1.3 genannten Fahrzeuguntergruppen.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Geänderter Text</i>			
4.2. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Fahrzeuguntergruppen, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1.1 und 1.1.3 genannten Fahrzeuguntergruppen.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Änderungsantrag 41

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Unternummer 4.3. – Tabelle 4.3.1.

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang I – Tabelle 4.3.1

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
4.3.1. Die folgenden CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$ gemäß Artikel 3a gelten für Fahrzeuge der Untergruppe sg für verschiedene Berichtszeiträume:	
CO <sub>2</sub> -Reduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$	
	Berichtszeitraum der Jahre

Unter		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Mittelschwere Lastkraftwagen	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
<b>Reisebusse</b> ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Primärfahrzeuge von <b>Reisebussen</b> ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Anhänger		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sattelanhänger		0	15 %	15 %	15 %
<i>Geänderter Text</i>					
4.3.1. Die folgenden CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$ gemäß Artikel 3a gelten für Fahrzeuge der Untergruppe sg für verschiedene Berichtszeiträume:					
CO <sub>2</sub> -Reduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$					
Untergruppen sg	Berichtszeitraum der Jahre				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Mittelschwere	53, 54	0	43 %	64 %	90 %

Lastkraftwagen					
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
<b>Reise- und Überlandbusse</b> (rfs <sub>g</sub> )	<b>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</b>	0	43 %	64 %	90 %
Primärfahrzeuge von <b>Reise- und Überlandbussen</b> (rfp <sub>sg</sub> )	<b>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</b>	0	43 %	64 %	90 %
Anhänger	<b>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</b>	0	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>

Sattelanhänger	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<b>Sattelanhänger</b>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

## Änderungsantrag 42

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4.3.2.

<i>Vorschlag der Kommission</i>					
4.3.2. Für Fahrzeuge der Untergruppe sg gelten gemäß Artikel 3b für verschiedene Berichtszeiträume die folgenden Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$ :					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$					
Untergrup pen sg		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Schwere Stadtbusse	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100 %	100 %	100 %
<i>Geänderter Text</i>					
4.3.2. Für Fahrzeuge der Untergruppe sg gelten gemäß Artikel 3b für verschiedene Berichtszeiträume die folgenden Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$ :					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$					
Untergrup pen sg		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Schwere Stadtbusse	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD,	0	100 %	100 %	100 %

	35-FE, 39-FE				
--	--------------	--	--	--	--

## Änderungsantrag 43

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 6 a (neu) Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang I – Nummer 7 (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>
<i>Geänderter Text</i>
<p><b>7. BERECHNUNG DES CO<sub>2</sub>-KORREKTURFAKTORS (CCF)</b></p> <p><i>Der CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor CCF wird für jeden Kraftstoff oder jedes Kraftstoffgemisch i nach folgendem Verfahren berechnet:</i></p> <p><i>Für „Kraftstoffe, die für den CCF in Betracht kommen“ gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 25 gilt CCF<sub>i</sub> = 1.</i></p> <p><i>Für konventionelle und fossile Kraftstoffe gilt CCF<sub>i</sub> = 0</i></p> <p><i>Für Gemische aus konventionellen Kraftstoffen und Kraftstoffen, die für den CCF in Betracht kommen, wird der CCF mit der folgenden Formel berechnet:</i></p> $CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$ <p><i>Dabei gilt:</i></p> <p><i>CCF<sub>i</sub> ist der CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor für ein bestimmtes Gemisch aus konventionellem Kraftstoff i und allen Kraftstoffen, die für den CCF in Betracht kommen und als Ersatz verwendet werden können.</i></p> <p><i>SHARES<sub>n,i</sub> ist der Prozentsatz an erneuerbaren Kraftstoffen, die in der Anteilsdatenbank gemeldet werden, bezogen auf den letzten verfügbaren Berichtszeitraum n und berechnet als durchschnittlicher Anteil aller EU-Mitgliedstaaten.</i></p> <p><i>SHARES<sub>n-1,i</sub> ist der Prozentsatz an erneuerbaren Kraftstoffen, die in der Shares-Datenbank gemeldet werden, bezogen auf den vorletzten verfügbaren Berichtszeitraum n und berechnet als durchschnittlicher Anteil aller EU-Mitgliedstaaten.</i></p>

*SHARESn - 2,i ist der Prozentsatz an erneuerbaren Kraftstoffen, die in der Anteilsdatenbank gemeldet werden, bezogen auf den drittletzten verfügbaren Berichtszeitraum n und berechnet als durchschnittlicher Anteil aller EU-Mitgliedstaaten.*

*Die Anteilsdatenbank ist abrufbar unter:*

*<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>*

## **Änderungsantrag 44**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang IV – Teil A – Buchstabe q a (neu)**

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang IV – (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*qa) Höchstmasse eines Lastkraftwagens der Klasse N3 in einem Schwerlastzug gemäß Anhang I Nummer 2.7.2. im Zulassungsland des Lastkraftwagens, wenn dieser an einen oder mehrere Sattelanhänger/Deichselanhänger gekuppelt ist.*

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956
<b>Bezugsdokumente</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 29.3.2023
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 29.3.2023
<b>Verfasserin der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	29.6.2023
<b>Datum der Annahme</b>	12.10.2023
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ :                 31 - :                 3 0 :                 4
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter (Art. 209 Abs. 7)</b>	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larroustou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung



19.9.2023

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND TOURISMUS**

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) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Andris Ameriks

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Obwohl die Klima- und Energiepolitik der EU zu einer erheblichen Verringerung der Treibhausgasemissionen in allen Wirtschaftszweigen führt, nehmen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU weiter zu und machen ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen in Europa aus. In diesem Rahmen stellt der Straßenverkehr die wichtigste Zahl dar (über 70 %), wobei über 27 % auf schwere Nutzfahrzeuge entfallen. Ein Schlüsselfaktor für diese Zahl ist die Zunahme der Nachfrage und der entsprechenden Tätigkeit im Güterverkehr seit 2000, die in Zukunft noch weiter steigen dürfte.

Daher wird die Änderung der bestehenden verbindlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge auch angesichts des derzeitigen geopolitischen Kontexts für die Verwirklichung der Ziele des ökologischen Wandels von Bedeutung sein: Wie im REPowerEU-Plan hervorgehoben, hat der russische Einmarsch in die Ukraine in der Tat gezeigt, dass die Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen stärker als bisher verringert werden muss.

Zweitens hat die Reform das Potenzial, Verkehrsunternehmen und Nutzern Vorteile zu bringen. Eine breitere Einführung energieeffizienterer Fahrzeuge, die dadurch erreicht wird, dass Hersteller dazu angehalten werden, ihr Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen zu erhöhen, wird zu erschwinglicheren emissionsfreien Fahrzeugmodellen führen, wobei die Gesamtbetriebskosten dieser Fahrzeuge insgesamt sinken.

Drittens könnte die Reform eine Rolle bei der Stärkung der industriellen Führungsrolle der EU in den Bereichen Technologie und Innovation spielen, insbesondere im Rahmen des laufenden globalen Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität, indem Investitionen in emissionsfreie Technologien geleitet werden.

Ein triftiger Punkt des Vorschlags ist die Einbeziehung von Stadtbussen in die

Änderungsverordnung. Die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in städtischen Gebieten wird mehrere positive Aspekte mit sich bringen und die Luftqualität der Städte sowie die Gesundheit der Menschen in Europa verbessern. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die Möglichkeit, einen begrenzten Anteil von Bussen gemäß Artikel 3b Absatz 2 des Vorschlags auszunehmen, betont der Verfasser der Stellungnahme, dass es wichtig ist, den Zeitplan für den Erlass delegierter Rechtsakte zu diesem besonderen Thema durch die Kommission zu verkürzen, um den Wirtschaftsakteuren Gewissheit zu verschaffen.

Gleichzeitig müssen beim Übergang von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zu emissionsfreien Fahrzeugen die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich daraus ergeben können, berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass beim Übergang zu einem klimaneutralen Europa niemand zurückgelassen wird. Ungleichheiten beim Zugang zu Verkehrsnetzen wirken sich auf das tägliche Leben von Millionen von Menschen aus, insbesondere bei niedrigeren Einkommen, Nutzern aus Gruppen mit besonderen Bedürfnissen und Randgebieten. Eng damit verbunden ist die Frage der Konnektivität zwischen ländlichen, stadtnahen und städtischen Gebieten, insbesondere im Falle geografischer Besonderheiten wie Inseln, Regionen und Gebieten in äußerster Randlage, ländlichen oder abgelegenen Gebiete, weniger zugänglichen Randgebieten und Berggebieten. Daher müssen auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrs geeignete Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um die Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln zu gewährleisten, Mobilitätsarmut zu vermeiden und für einen gleichberechtigten Zugang zu städtischen Zentren zu sorgen.

Darüber hinaus betont der Verfasser, dass die sozialen Auswirkungen des Übergangs auch in Bezug auf die Automobilindustrie ernsthaft berücksichtigt werden müssen, damit der Prozess der schrittweisen Abschaffung von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen mit Maßnahmen zugunsten der Arbeitnehmer in diesem spezifischen Wirtschaftszweig Hand in Hand geht. Diese Maßnahmen sollten in den Plänen für einen gerechten Übergang und in den Klima-Sozialplänen vorgesehen werden. Daher schlägt der Verfasser vor, Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe und Geldbußen als Einnahmen für den kürzlich angenommenen Klima-Sozialfonds zu betrachten, um zu einem sozial gerechten Übergang zur Klimaneutralität beizutragen.

Mit dieser Stellungnahme möchte der Verfasser dafür sorgen, dass die Flotte schwerer Nutzfahrzeuge der Zukunft ihren Beitrag dazu leistet, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 gegenüber 1990 um 90 % gesenkt werden, wie es im europäischen Grünen Deal vorgesehen ist, während gleichzeitig den europäischen Verkehrsunternehmen und -nutzern, bei denen es sich zumeist um KMU handelt, Vorteile entstehen, die sich aus einem breiteren Einsatz energieeffizienterer Fahrzeuge ergeben.

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE**

Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Folgendes zu berücksichtigen:

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal<sup>10</sup>, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

---

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final).

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der

#### *Geänderter Text*

(1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal<sup>10</sup>, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union ***sowie der Auswirkungen des ungerechtfertigten, unrechtmäßigen und unprovokierten Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine, einschließlich des Wiederaufbaus der Ukraine nach dem Krieg***, als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

---

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final).

#### *Geänderter Text*

(2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der

Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ***Menschen, die in Randgebieten, ländlichen Gebieten und den Gebieten in äußerster Randlage leben***, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.

##### *Geänderter Text*

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten, auch der Straßenverkehr, der der einzige Sektor in der Union ist, in dem die Emissionen seit den 1990er-Jahren zugenommen haben. ***Insbesondere der Schwerlastverkehr verursacht mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in der EU und mehr als 6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Die Beschleunigung der Dekarbonisierung ist***

*umso wichtiger, da der Lkw-Verkehr in der EU zwischen 2019 und 2050 voraussichtlich um weitere 40 % und der Bus- und Reisebusverkehr im gleichen Zeitraum um 10 % zunehmen werden.*

#### **Änderungsantrag 4**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) In der Mitteilung über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität<sup>1a</sup> wird betont, dass die Behörden sicherstellen sollten, dass eine effiziente, interoperable und benutzerfreundliche Ladeinfrastruktur und eine Infrastruktur für die Betankung mit alternativen Kraftstoffen zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit einer solchen Infrastruktur ist für die Verwirklichung des Ziels der Dekarbonisierung der städtischen Mobilität von entscheidender Bedeutung. Die Kommission sollte bei der Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung auch den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastrukturen, die für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind, in den Mitgliedstaaten berücksichtigen.***

---

***<sup>1a</sup> Mitteilung der Kommission vom 14. Dezember 2021 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität (COM(2021)0811).***

#### **Änderungsantrag 5**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 b (neu)**

**(5b) In der Mitteilung über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität<sup>4a</sup> wird betont, dass die Behörden sicherstellen sollten, dass eine effiziente, interoperable und benutzerfreundliche Ladeinfrastruktur und eine Infrastruktur für die Betankung mit alternativen Kraftstoffen zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit einer solchen Infrastruktur ist für die Verwirklichung des Ziels der Dekarbonisierung der städtischen Mobilität von entscheidender Bedeutung. Die Kommission sollte bei der Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung auch den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastrukturen, die für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind, in den Mitgliedstaaten berücksichtigen.**

---

<sup>41a</sup> Mitteilung der Kommission vom 14. Dezember 2021 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität (COM(2021)0811).

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 c (neu)

**(5c) Die Investitionen in die Dekarbonisierung von Verkehrsträgern für die Personenbeförderung sollten sich nicht nachteilig auf den Zugang zur Mobilität auswirken, weil andernfalls die Gefahr besteht, dass sich die Probleme im Zusammenhang mit der Mobilitätsarmut und dem Ausschluss dünn besiedelter**

*Gebiete verschärfen.*

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5d) Die Überarbeitung dieser Verordnung<sup>1a</sup> ist zwar Teil der Bemühungen, die Umweltziele – das Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs – zu erreichen, um den Klimawandel zu bekämpfen, dabei sollten aber auch die erheblichen industriellen und sozialen Folgen dieses Prozesses berücksichtigt werden, um Beschäftigung und eine zugängliche Mobilität für alle sicherzustellen.**

---

<sup>1a</sup> *Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „REPowerEU-Plan“ (COM(2022) 230 final vom 18.5.2022).*

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine **Verschärfung** der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine **Bewertung** der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere



Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

#### *Vorschlag der Kommission*

(9) Mit den verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten weiter voran.

#### *Geänderter Text*

(9) Mit den verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier **und emissionsarmer** Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. **Die Automobilindustrie ist nach wie vor eine der tragenden Säulen der EU-Wirtschaft. Die Automobilbranche ist nach wie vor eine der tragenden Säulen der EU-Wirtschaft. Sie trägt 7 % zum europäischen BIP bei, bietet 4,6 Mio. Arbeitsplätze und steht mit 60 Mrd. EUR, die jedes Jahr in Forschung und Entwicklung investiert werden, an der Spitze der technologischen Innovation. Die Branche muss bei ihrem ökologischen und digitalen Wandel unterstützt werden, denn die europäischen Hersteller stehen heute vor einer dreifachen Herausforderung: verschärfte Umweltvorschriften, zunehmender Bedarf an Investitionen in Innovationen und verschärfter internationaler Wettbewerb. Die verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen müssen in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral werden. Damit wird emissionsfreien und emissionsarmen**



***Fahrzeugen Rechnung getragen, die mit fortschrittlichen Biokraftstoffen oder synthetischen Kraftstoffen im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001<sup>1a</sup> betrieben werden.*** Zu den emissionsfreien ***und emissionsarmen*** Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten weiter voran.

---

***<sup>1a</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung).***

## **Änderungsantrag 10**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bieten ein großes Potenzial zur Dekarbonisierung bestimmter Segmente des Schwerlastverkehrs, und ihre Entwicklung sollte gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass keine Technologie frei von Auswirkungen auf die Umwelt ist. Wenn eine Elektrifizierung nicht möglich oder weniger effizient ist und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge nicht geeignet sind oder preislich nicht konkurrieren können, ermöglicht der Grundsatz der Technologieneutralität die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen, ausgereifteren Technologien.***

## Änderungsantrag 11

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9b) Nach Konsultation der Interessenträger sollte die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung einen Vorschlag für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht und dem Ziel der Klimaneutralität der EU vorlegen.**

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, **strengere** CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf **einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt**, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu **beschleunigen** und zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf **das Vorliegen günstiger Voraussetzungen, nämlich eines ausreichend dichten Infrastrukturnetzes für alternative Kraftstoffe, abgestimmt sein**, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu **fördern** und zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

## Änderungsantrag 13

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

**(10a) Der Grundsatz der Technologieneutralität ist von grundlegender Bedeutung, um Effizienz und eine Vielzahl von Lösungen zu gewährleisten, Innovation und Entwicklung zu erhalten und voranzutreiben, auch bei bahnbrechenden Technologien, und um die Flexibilität des Marktes und ein vielfältiges Spektrum an sozialen Verhaltensweisen zu ermöglichen. Daher ist es wichtig, dass der Straßenverkehr nicht auf eine einzige Technologie beschränkt wird, sondern Innovation und Komplementarität zwischen effizienten alternativen Technologien gefördert werden, z. B. die kombinierte Nutzung von Hybridfahrzeugen und CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen. Darüber hinaus wäre ein einheitlicher Ansatz („one size fits all“) auf Unionsebene aufgrund der großen wirtschaftlichen, sozialen, geografischen und infrastrukturellen Vielfalt innerhalb der und zwischen den Mitgliedstaaten erschwert, während ein Mix einander ergänzender Technologien es jeder Region ermöglicht, die Lösungen zu entwickeln, die sie als zur Verringerung ihrer Emissionen am besten geeignet erachtet.**

#### **Änderungsantrag 14**

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

**(10b) Ergänzend zu den Bestrebungen dieser Verordnung, die Verfügbarkeit und Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu erhöhen, sollte ein CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor eingeführt werden, um dem Beitrag der Verwendung CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Biogas, Biomasse-**

***Kraftstoffe und synthetische Kraftstoffe  
bei der Bewertung der Einhaltung der  
CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen durch neu  
zugelassene schwerer Nutzfahrzeuge  
angemessen Rechnung zu tragen.***

**Änderungsantrag 15**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>14</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-

*Geänderter Text*

In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>14</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-

Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen.

Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen. **Besonderes Augenmerk sollte auch auf die Auswirkungen gerichtet werden, die dieser Übergang auf KMU entlang der Lieferkette haben wird.**

---

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5.5.2021).

---

<sup>14</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5.5.2021).

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(11a) Ein rascher Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur erfordert die Verfügbarkeit qualifizierter Installateure. Investitionen in die Umschulung und Weiterbildung werden ein Eckpfeiler bei der Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung sein und einen gerechten Übergang im Lastkraftwagen-Sektor sicherstellen.**

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) Die unionsweiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß dem Vorschlag der Kommission für eine

(12) Die unionsweiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer **öffentlich zugänglichen** Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß dem

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>16</sup> zu ergänzen.

Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>16</sup> zu ergänzen. ***Ebenso wichtig ist der Aufbau der Lade- und Tankstelleninfrastruktur an privaten Standorten, z. B. in privaten Lagern und in Logistikzentren, um das Aufladen über Nacht und am Zielort sicherzustellen. Es ist zwingend erforderlich, dass keine europäische Region zurückbleibt und dass regionale Ungleichgewichte beim Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angemessen angegangen werden, insbesondere in weniger entwickelten Regionen oder Regionen mit bestimmten Anforderungen und Umständen, wie ländlichen und dünn besiedelten Regionen und Gebieten in äußerster Randlage, Inseln und Berggebiete. Dieses öffentliche und private Netz von Ladestationen und Tankstellen ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, dass die Hersteller in der Lage sind, die CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben zu erfüllen.***

---

<sup>16</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

---

<sup>16</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

## Änderungsantrag 18

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Der Aufbau einer angemessenen Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung des Marktes für***

*emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und damit für den Erfolg dieser Verordnung; dabei sollte jede Erhöhung der Emissionsminderungsziele dieser Verordnung, einschließlich der Zwischenziele, mit einer Erhöhung der Zielvorgaben für den Aufbau der Infrastruktur im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einhergehen. In diesem Zusammenhang ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Investitionen in ihren Ausbau fortgesetzt und aufgestockt werden. Um dieses Ziel zu verwirklichen, sollten die Mitgliedstaaten angesichts des hohen Investitionsbedarfs in einem Jahrzehnt, in dem ihre Steuerausfälle und die Verlagerung von Steuereinnahmen auf andere Kraftstoffe zunehmen werden, ausreichend unterstützt und begleitet werden. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Betankung untrennbar mit der Reichweite der Fahrzeuge verbunden ist, da eine Erhöhung letzterer dazu führt, dass weniger häufig eine Betankung erforderlich ist, weshalb die Kommission bei dem Aufbau der Infrastruktur die technologischen Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf die Reichweite von Batterien, berücksichtigen sollte.*

## **Änderungsantrag 19**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(12b) Die Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt sind, bleiben möglicherweise hinter den Anforderungen der verschärfsten CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen zurück. Daher ist es*



**von größter Bedeutung, dass die Finanzierungsinstrumente der EU und der Mitgliedstaaten der Unterstützung für die weitere Entwicklung von Infrastrukturprojekten für alternative Kraftstoffe Vorrang einräumen.**

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

*Vorschlag der Kommission*

(13) Der **Übergang zur Klimaneutralität** erfordert erhebliche Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen. **Was schwere Nutzfahrzeuge betrifft, so werden mit den in Artikel 3a für das Jahr 2030 vorgeschlagenen Zielwerten der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der Gesamtflotte der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge und der Stromverbrauch in diesem Sektor begrenzt bleiben. Daher werden auch die damit verbundenen Auswirkungen auf das Stromnetz begrenzt bleiben.**

*Geänderter Text*

(13) Der **Einsatz von Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen** erfordert **zweifello**s erhebliche Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen, **sowie eine Verhaltensanpassung, damit Nachfragespitzenzeiten ohne Risiken für die Versorgungssicherheit bewältigt werden können.**

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

**(13a) Die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge hängt von günstigen Bedingungen ab, die es den Güterkraftverkehrsunternehmern ermöglichen, die Fahrzeuge nahtlos und gewinnbringender einzusetzen als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Die Verfügbarkeit von Lade- und**

*Geänderter Text*



*Tankstelleninfrastruktur, wirksame Maßnahmen zur Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, einschließlich nach CO<sub>2</sub>-Emissionen differenzierter Straßenbenutzungsgebühren, sowie unterstützende und gut aufeinander abgestimmte Regelungen für Kraftfahrzeuge sind entscheidende Voraussetzungen, die sich der direkten Kontrolle der Fahrzeughersteller entziehen. Daher sollte die Situation in Bezug auf die wichtigsten Rahmenbedingungen jährlich überprüft werden. Wenn sich herausstellt, dass eine oder mehrere der grundlegenden Voraussetzungen nicht mit den CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben für die Fahrzeughersteller im Einklang stehen, sollten die Zielvorgaben überprüft und von Geldstrafen für die Fahrzeughersteller (Abgaben wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitungen) abgesehen werden.*

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(13b) Bestimmte grundlegende Voraussetzungen, die es den Güterkraftverkehrsunternehmen ermöglichen, emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge nahtlos einzusetzen, sind der Schlüssel für eine frühzeitige Marktakzeptanz derartiger Fahrzeuge. Daher sollte die Situation in Bezug auf die wichtigsten Voraussetzungen wie optimale Netzkapazität, Speicher-, Lade- und Tankstelleninfrastruktur sowie wirksame Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung regelmäßig überwacht und bei der Überprüfung dieser Verordnung berücksichtigt werden.*

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

#### *Vorschlag der Kommission*

(14) **Da** die Hersteller ausreichend Flexibilität für die schrittweise Anpassung ihrer Flotten erhalten **sollten**, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.

#### *Geänderter Text*

(14) Die Hersteller **sollten** ausreichend Flexibilität für die schrittweise Anpassung ihrer Flotten erhalten, um den Übergang zu emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können. **Durch die Schritt für Schritt immer ehrgeizigeren Emissionsreduktionsziele sind die Befolgungskosten für Hersteller gestiegen. Daher** ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(14a) Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen. Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit**

*emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen.*

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(14b) Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen.*

## **Änderungsantrag 26**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(14c) Anders als der Pkw-Sektor sind Nutzfahrzeuge unerlässliche und flexible Instrumente für den Transport von Gütern und Personen und sind nach wie vor von entscheidender Bedeutung für die europäische Wirtschaft. Erschwinglichkeit für die Kunden,*

*reduzierte Reichweiten, lange Ladezeiten und eine geringere Ladekapazität sind Faktoren, die eine rasche Umstellung auf emissionsfreie Technologien verhindern könnten.*

## **Änderungsantrag 27**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(14d) Es müssen umfassende grundlegende Voraussetzungen geschaffen werden, um einen raschen Übergang zur Emissionsfreiheit zu erreichen. Die Bereitstellung angemessener Ressourcen für die Kunden, um das Preisgefälle im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen zu schließen, und die Verfügbarkeit einer ausreichend dichten und für schwere Nutzfahrzeuge geeigneten Lade- und Tankstelleninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen.*

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(14e) Der ökologische Wandel sollte auch der Bedeutung der sozialen Dimension Rechnung tragen, um sicherzustellen, dass neue Technologien die Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit für alle nicht beeinträchtigen. Bei der Annahme neuer CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge ist es auch wichtig, die erheblichen wirtschaftlichen und sozialen Folgen des ökologischen Wandels und die Notwendigkeit der Sicherung von Arbeitsplätzen und des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit der*

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 14 f (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(14f) Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen gewidmet werden, die dieser Wandel auf Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) entlang der Automobil-Lieferkette sowie auf betroffene Regionen und Gemeinschaften haben wird, die aufgrund der Präsenz einer stark entwickelten Automobilindustrie anfälliger sein könnten.***

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 15**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle Nischenverwendungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies kann den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle Nischenverwendungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies kann den Einsatz von Schwerlastwagen und schweren Nutzfahrzeugen im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten

Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei dem Ziel für 2040 ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, die noch stattfinden müssen.

einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei der Überprüfung dieser Verordnung die technologische Entwicklung dieser Fahrzeuge bei einer etwaigen Überarbeitung der Zielvorgaben berücksichtigt werden. **Die über den gesamten Lebenszyklus hinweg entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sollten auf Unionsebene bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission spätestens binnen eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung die Möglichkeit prüfen, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, gemäß der die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden können. Die Kommission sollte Folgemaßnahmen ergreifen und gegebenenfalls Legislativvorschläge unterbreiten.**

## Änderungsantrag 31

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(15a) Überschwere Fahrzeugkombinationen sind Fahrzeuge mit von der Norm abweichender Masse und oftmals auch mit von der Norm abweichenden Abmessungen. Aufgrund ihrer höheren Nutzlast haben sie im Vergleich zu durchschnittlichen Lastkraftwagen in der EU eine höhere Energieeffizienz und einen geringeren relativen Kraftstoffverbrauch. Bei der gegenwärtigen Formel zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge wird dies jedoch nicht berücksichtigt. Um dies zu korrigieren**

*und die Emissionen von überschweren Fahrzeugkombinationen realistischer abzubilden, sollte die Berechnungsformel entsprechend angepasst werden.*

## **Änderungsantrag 32**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15b) Nach Konsultation der Interessenträger sollte die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung einen Vorschlag für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht und dem Ziel der Klimaneutralität der EU vorlegen.***

## **Änderungsantrag 33**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15c) CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe wie Biogas, Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe können bereits heute zu erheblichen CO<sub>2</sub>-Reduktionen und einer Verbesserung der Luftqualität beitragen und spielen eine Schlüsselrolle beim Übergang. Gleichzeitig können sie in Zukunft Teil der Lösung sein, wenn in bestimmten Fällen Elektro- oder Wasserstoff-Lkw nicht oder nur schwer eingesetzt werden können.***

## **Änderungsantrag 34**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 15 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15d) Da ein erheblicher Teil der in der EU hergestellten Lastkraftwagen in die ganze Welt ausgeführt wird und diese Branche einem starken internationalen Wettbewerb unterliegt, muss die industrielle Führungsrolle der weltweit tätigen europäischen Hersteller und Zulieferer geschützt und gestärkt werden, indem der Grundsatz der Technologieneutralität, der für die Sicherstellung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von wesentlicher Bedeutung ist, soweit wie möglich geachtet wird.***

**Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 15 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(15e) Diese Rechtsvorschrift spielt eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht, emissionsfreien Fahrzeugen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen zu verschaffen, indem das wirtschaftliche Missverhältnis zwischen ihnen schrittweise verringert wird. Allerdings sind eine angemessene Unterstützung durch weitere EU- und nationale Rechtsvorschriften sowie finanzielle Mechanismen und Mittel von entscheidender Bedeutung, um die Kosten zu senken und den emissionsfreien Verkehr kommerziell tragfähig zu machen.***

**Änderungsantrag 36**

**Vorschlag für eine Verordnung**



## Erwägung 17

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(17) Aufgrund der strengeren unionsweiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge auf den Unionsmarkt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242 beeinträchtigen. Der Anreizmechanismus für ZLEV sollte daher ab 2030 aufgehoben werden.**

**entfällt**

*Begründung*

*Der Anreizmechanismus für ZLEV wird beibehalten.*

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(18) In Anwendung von Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung sollten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 als Einnahmen für den Gesamthaushalt der Union gelten.**

**(18) Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung sollten als Einnahmen für die spezifische Haushaltslinie „Unterstützung der Automobilbranche“ des Klima-Sozialfonds gelten, um einen gerechten Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft sicherzustellen und um insbesondere etwaige negative Auswirkungen des Übergangs auf die Beschäftigung in der Automobilbranche in allen betroffenen Mitgliedstaaten abzufedern, und zwar in erster Linie in den Regionen und Gemeinschaften, die am stärksten von dem Übergang betroffen sind.**

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Bei Fahrzeugen, die nicht in den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen fallen, wie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die **Streitkräfte konstruiert** und gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge, werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ermittelt, sodass diese Fahrzeuge nicht die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben erfüllen müssen.

#### *Geänderter Text*

Bei Fahrzeugen, die nicht in den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen fallen, wie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die **Streit- und Sicherheitskräfte** gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge, werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ermittelt, sodass diese Fahrzeuge nicht die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben erfüllen müssen.

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden.

#### *Geänderter Text*

Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden. ***Andererseits könnten emissionsfreie und emissionsarme Arbeitsfahrzeuge für die Zwecke dieser Verordnung sowie für die Feststellung herangezogen werden, ob der Hersteller die Zielvorgaben für seine spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen einhält.***

## Änderungsantrag 40

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

**(23) Für die Zwecke der neu eingeführten Übertragung von Fahrzeugen zwischen Herstellern und der Einführung einer Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen, sollte in die Verordnung (EU) 2019/1242 eine Definition des Begriffs „Gruppe verbundener Unternehmen“ aufgenommen werden, die im Wesentlichen der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwendeten Terminologie entspricht.**

**entfällt**

---

<sup>20</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

#### *Begründung*

Die Einführung eines Mechanismus, wie vorgeschlagen, für die Übertragung zwischen Unternehmen, die unter die Kriterien einer „Gruppe verbundener Hersteller“ fallen, würde zu potenziellen Marktverzerrungen führen, da nur einige europäische Hersteller von dieser Bestimmung profitieren würden. Darüber hinaus würde die Methode zwei potenzielle marktbeherrschende Stellungen schaffen.

### **Änderungsantrag 41**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24**

(24) Zur Festlegung der Verpflichtungen der einzelnen Hersteller sollten die

(24) Zur Festlegung der Verpflichtungen der einzelnen Hersteller sollten die

unionsweiten CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben für die neue Schwerlastflotte in spezifische Reduktionszielvorgaben für Untergruppen umgesetzt werden, die anhand der technischen Merkmale der dazugehörigen Fahrzeuge festgelegt werden sollten.

unionsweiten CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben für die neue Schwerlastflotte in spezifische Reduktionszielvorgaben für Untergruppen umgesetzt werden, die anhand der technischen Merkmale der dazugehörigen Fahrzeuge festgelegt werden sollten, ***jedoch unter Berücksichtigung von möglichen Lieferverzögerungen und Verzögerungen beim Inverkehrbringen einiger Fahrzeuggruppen aufgrund von außerhalb des Einflussbereichs der Hersteller liegenden Lieferschwierigkeiten bei bestimmten Bauteilen.***

#### *Begründung*

*Die Hersteller sollten nicht dafür verantwortlich gemacht werden, wenn das Inverkehrbringen bestimmter Fahrzeugmodelle durch außerhalb ihres Einflussbereichs liegende Lieferschwierigkeiten (beispielsweise bei Halbleitern) verzögert wird und sich dies auf die Lieferung der Unionsflotte sauberer schwerer Nutzfahrzeuge auswirkt.*

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(27a) Niederflurbusse, die nur als Fahrzeuge der Klasse II zugelassen sind, sind für den Überlandverkehr konzipiert und eindeutig gekennzeichnet. Aufgrund ihres Überland-Einsatzprofils sollten sie nicht der Vorgabe für die Emissionsfreiheit für Stadtbusse unterliegen. Stattdessen sollten Niederflurfahrzeuge der Klasse II wie Hochflur-Überlandbusse und Reisebusse behandelt werden.***

#### *Begründung*

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle*

*class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

## **Änderungsantrag 43**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 28**

##### *Vorschlag der Kommission*

(28) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollte **nur** bis zum Berichtszeitraum des Jahres **2029** gelten, **da er nach diesem Zeitpunkt nicht mehr als notwendig erachtet wird**, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern.

##### *Geänderter Text*

(28) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollte bis zum Berichtszeitraum des Jahres **2039** gelten, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge **im Schwerlastsektor weiterhin** zu fördern.

##### *Begründung*

*Die Marktdurchdringung emissionsfreier Technologien im Schwerlastsektor ist ungewiss und eng mit dem Vorliegen grundlegender Voraussetzungen und der Akzeptanz durch die Kunden verbunden. Die Verordnung sollte weiterhin eine gewisse Flexibilität einräumen, um die Fahrzeughersteller bei der Werbung für neue emissionsfreie Fahrzeuge und deren Verkauf zu unterstützen. Aus diesem Grund sollte die Geltung des ZLEV-Faktors für die gesamte Geltungsdauer dieser Verordnung verlängert werden.*

## **Änderungsantrag 44**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 30**

##### *Vorschlag der Kommission*

(30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es

##### *Geänderter Text*

(30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es

außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen.

außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge *sowie vorhandene Fahrzeuge, die zu emissionsfreien Fahrzeugen umgerüstet wurden*, zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen. *Die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge ist eine hervorragende Möglichkeit, den Übergang zur emissionsfreien Mobilität in einer kosten- und ressourceneffizienten Weise zu beschleunigen.*

## **Änderungsantrag 45**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(42a) Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität auf technologieneutrale Weise zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe, einschließlich Biokraftstoffen, Biomasse-Kraftstoffen sowie flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, bei der Bewertung der Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen.*

## **Änderungsantrag 46**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(42b) Um den Übergang zu*

*beschleunigen wird ein auf einem CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, mit dem die CO<sub>2</sub>-Intensität und der Anteil CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe abgebildet werden können.*

## **Änderungsantrag 47**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(42c) Es wird eine neue Bestimmung des Begriffs „CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe“ eingeführt, um erneuerbare Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 zuzulassen, einschließlich Biokraftstoffen, Biogas, flüssigen Biobrennstoffen, Biomasse-Kraftstoffen sowie erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs oder wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen.*

## **Änderungsantrag 48**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a Verordnung (EU) 2019/1242 Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

b) N<sub>1</sub>, soweit sie nicht unter die Verordnung (EU) 2019/631 fallen, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>;

b) N<sub>2</sub> mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 5 Tonnen und N<sub>3</sub>;

## **Änderungsantrag 49**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a Verordnung (EU) 2019/1242 Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ca) Sie gilt auch – für die Zwecke dieser Verordnung – für emissionsfreie und emissionsarme Arbeitsfahrzeuge.**

## **Änderungsantrag 50**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 2 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4a) Die Fahrzeuggruppen 11, 12 und 16 der Klasse N3 unterliegen nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a der vorliegenden Verordnung.**

## **Änderungsantrag 51**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 23 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(23a) „CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoff“ bezeichnet alle Kraftstoffe, bei denen davon ausgegangen wird, dass ihre Emissionen bei der Nutzung (e u) netto null betragen und dass diese Kraftstoffe somit keine Netto-Treibhausgasemissionen und keinen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck verursachen und der Technologieneutralität und den Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie (EU) 2018/2001 sowie der zugehörigen delegierten Rechtsakte entsprechen. Zu diesen Kraftstoffen zählen Biokraftstoffe, Biogas, flüssige Biobrennstoffe, Biomasse-Kraftstoffe sowie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs oder wiederverwertete kohlenstoffhaltige**



## **Änderungsantrag 52**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3 – Absatz 23 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(23b) „CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor“ ein Faktor, mit dem die CO<sub>2</sub>-Auspuffemissionen von Fahrzeugen für die Konformitätsbewertung angepasst werden, um der Treibhausgasemissionsintensität und dem Anteil an CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 3 Nummer 23a dieser Verordnung Rechnung zu tragen.***

## **Änderungsantrag 53**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 3b – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres **2030** 100 % **betragen.**

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres **2030 80 % betragen und schrittweise entsprechend der Entwicklung des Marktes und den grundlegenden Voraussetzungen auf 100 % steigen.**

## **Änderungsantrag 54**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

b) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034 um **45** %;

*Geänderter Text*

b) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034 um **30** %;

**Änderungsantrag 55**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um **65** %;

*Geänderter Text*

c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um **50** %;

**Änderungsantrag 56**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

d) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre ab 2040 um **90** %.

*Geänderter Text*

d) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre ab 2040 um **75** %.

**Änderungsantrag 57**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 3 c

**Artikel 3c**

**entfällt**

*Begründung*

*Der Inhalt von Artikel 3c ist aus Sicht der öffentlichen Beschaffungsstellen unklar. Die öffentliche Auftragsvergabe sollte in einer Situation, in der die Behörden bereits einen ökologischen Wandel anstreben, nicht noch verkompliziert werden. Die vorgeschlagenen Anforderungen sind unklar und stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und Befugnissen öffentlicher Beschaffungsstellen. Die Einflussmöglichkeiten der Verkehrsbehörden, beispielsweise auf die Lieferzuverlässigkeit oder die Verfügbarkeit von Ersatzteilen, sind sehr begrenzt.*

**Änderungsantrag 58**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

a) die gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassen wurden; und;

a) die gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassen wurden, ***einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge***; und;

**Änderungsantrag 59**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***5a. In Artikel 4 Absatz 1 wird folgender Buchstabe ba eingefügt:***

***ba) die Anwendung des gemäß Anhang I Nummer 7 (neu) bestimmten CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktors.***

## Änderungsantrag 60

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**5b. Methode für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden**

**Folgender Artikel 4a wird eingefügt:**

**Artikel 4a**

**Nach Konsultation der Interessenträger erarbeitet die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung eine Methode für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften in Übereinstimmung mit dem EU-Recht und dem Ziel der Klimaneutralität der EU.**

## Änderungsantrag 61

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe a**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 5 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Ab dem 1. Juli 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Berichtszeitraum **bis zum Berichtszeitraum des Jahres 2029** bestimmt die Kommission für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für den vorangegangenen Berichtszeitraum.

Ab dem 1. Juli 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Berichtszeitraum bestimmt die Kommission für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für den vorangegangenen Berichtszeitraum.

## Änderungsantrag 62

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 5 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers um höchstens **3 %**. Der Beitrag emissionsfreier Fahrzeuge der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH, zu diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers um höchstens **1,5 %**.

#### *Geänderter Text*

(4) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers um höchstens **10 %**. Der Beitrag emissionsfreier Fahrzeuge der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH, zu diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers um höchstens **3 %**.“

## Änderungsantrag 63

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe d

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. ***Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039 eingelöst.***

#### *Geänderter Text*

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen.

## Änderungsantrag 64

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

a) In einem *der Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2028, 2030 bis 2033 und 2035 bis 2038* überschreitet die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften die Obergrenze für Emissionslastschriften gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 3;

*Geänderter Text*

a) In einem **Berichtszeitraum** überschreitet die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften die Obergrenze für Emissionslastschriften gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 3;

## **Änderungsantrag 65**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe c**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

b) *im Berichtszeitraum der Jahre 2029, 2034, 2039 und 2040 ist die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften positiv;*

*Geänderter Text*

**entfällt**

### *Begründung*

*Angesichts der außerordentlich harten Strafen, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, sollte den Herstellern ein gewisser Spielraum dahin gehend eingeräumt werden, dass sie nicht nur Gutschriften, sondern auch Lastschriften übertragen können, ohne eine obligatorische Einlösung der Lastschriften innerhalb von fünf Jahren vorzuschreiben.*

## **Änderungsantrag 66**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 13 f (neu)

*Vorschlag der Kommission*

(4) Die Beträge der Geldbußen werden **im Gesamthaushalt** der **Union** als

*Geänderter Text*

(4) Die Beträge der Geldbußen werden **in der spezifischen Haushaltlinie**

Einnahmen verbucht.

„*Unterstützung der Automobilbranche*“  
des *Klima-Sozialfonds* als Einnahmen  
verbucht.

## Änderungsantrag 67

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

Im Jahr **2028** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

### *Geänderter Text*

***Spätestens*** im Jahr **2027** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

***Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigelegt. Bis zum 31. Dezember 2025 und danach jährlich erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über den Stand der Schaffung der grundlegenden Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der Union. In diesem Bericht bewertet die Kommission insbesondere die folgenden Elemente:***

- a) Zulassungen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten,***
- b) Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten,***
- c) Einführung von nach CO<sub>2</sub>-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten,***
- d) Höhe des Durchschnittspreises der Zertifikate im Rahmen des neuen Emissionshandelssystems für den***

*Straßenverkehr,*

*e) sonstige Maßnahmen zur Förderung der Nutzung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge.*

*Wenn festgestellt wird, dass eine oder mehrere der grundlegenden Voraussetzungen, insbesondere der Voraussetzungen gemäß den Buchstaben b, c und d, nicht mit den Zielvorgaben für Fahrzeughersteller gemäß den Artikeln 3a und 3b dieser Verordnung im Einklang stehen, werden die Zielvorgaben überprüft und auf die Erhebung der Abgaben wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung gemäß Artikel 8 dieser Verordnung wird verzichtet.*

## **Änderungsantrag 68**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 15 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*So rasch wie möglich, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026, veröffentlicht die Kommission einen Bericht, in dem eine Methode festgelegt wird, gemäß der die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von neuen schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diese Bewertung, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen wie Legislativvorschlägen, dem Europäischen Parlament und dem Rat.*

## **Änderungsantrag 69**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe a**



*Vorschlag der Kommission*

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

*Geänderter Text*

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel **4a**, **Artikel** 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

**Änderungsantrag 70**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe a**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Artikel 17– Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

*Geänderter Text*

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

***Die Kommission erlässt die delegierten Rechtsakte gemäß Artikel 3b Absatz 2 spätestens 18 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.***

*Begründung*

*Notwendig, um für die Beschaffung von Stadtbussen Gewissheit zu schaffen.*

## Änderungsantrag 71

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe b

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 17 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

#### *Geänderter Text*

Die Befugnisübertragung gemäß Artikel **4a**, **Artikel** 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

#### *Begründung*

*Die Kommission wird beauftragt, eine Methode für die Zulassung von mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betriebenen schweren Nutzfahrzeugen zwecks Einhaltung der Vorschriften auszuarbeiten.*

## Änderungsantrag 72

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 17 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“

#### *Geänderter Text*

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „Artikel **4a**, **Artikel** 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“

## Änderungsantrag 73

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.1.2 – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400	Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Geänderter Text</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

#### *Begründung*

*Mit dieser Änderung wird ein Tippfehler korrigiert. Die Fahrzeuggruppe 35c in Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400 würde in dieser Verordnung fälschlicherweise zwei*

verschiedenen Untergruppen, 35-FE und 39-FE, zugeordnet. Stattdessen sollte die Fahrzeuggruppe 39c nur der Fahrzeuguntergruppe 39-FE zugeordnet werden.

## Änderungsantrag 74

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.2

##### *Vorschlag der Kommission*

Fahrzeugklasse	Fahrgestellkonfiguration	Kriterien für Arbeitsfahrzeuge
N	Lastkraftwagen	Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Sattelzugmaschine	Höchstgeschwindigkeit nicht über 79 km/h

##### *Geänderter Text*

Fahrzeugklasse	Fahrgestellkonfiguration	Kriterien für Arbeitsfahrzeuge
N	Lastkraftwagen	Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt: 09, 10, 15, 16, <b>17</b> , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

##### *Begründung*

*Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital*

*(21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.*

*Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes*

## **Änderungsantrag 75**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.1**

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang I – Nummer 2

### Vorschlag der Kommission

#### 2.1. Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , das einer Untergruppe  $sg$  zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Dabei gilt:

$\sum_{mp}$  ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission profiles)  $mp$ ;

$sg$  ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug  $v$  gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;

$W_{sg,mp}$  ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;

$CO2_{v,mp}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;

$CO2p_{v,mp}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von  $CO2_{v,mp}$  und  $CO2p_{v,mp}$  mit 0 angesetzt.

### Geänderter Text

#### 2.1. Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , das einer Untergruppe  $sg$  zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

Dabei gilt:

$\sum_{mp}$  ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission

profiles) *mp*;

*sg* ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug *v* gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;

$W_{sg,mp}$  ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;

$CO2_{v,mp}$  sind die  $CO_2$ -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs *v* in g/km, die für ein Einsatzprofil *mp* bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;

$CO2p_{v,mp}$  sind die  $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs *v* in g/km, die für ein Einsatzprofil *mp* bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.

**CCF<sub>i</sub> ist der  $CO_2$ -Korrekturfaktor im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 für den verwendeten Kraftstoff oder das verwendete Kraftstoffgemisch *i*, der gemäß Nummer 7 dieses Anhangs berechnet wird.**

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von  $CO2_{v,mp}$  und  $CO2p_{v,mp}$  mit 0 angesetzt.

## Änderungsantrag 76

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.1.1

*Vorschlag der Kommission*

Fahrzeuguntergrup Einsatzprofil (*mp*)\*\*

pe  
(sg)\*

	RD L	RD R	LH L	LH R	UD L	UD R	REL , RER	MU L	MU R	CO L	CO R
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0

*Geänderter Text*

Fahrzeuguntergrup Einsatzprofil (*mp*)\*\*

pe  
(sg)\*

	RD L	RD R	LH L	LH R	UD L	UD R	REL , RER	MU L	MU R	CO L	CO R

							LER				
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

### Begründung

Die Einsatzprofil-Gewichte ( $W_{sg,mp}$ ) der Gruppen 53 (mittelschwere Lastkraftwagen mit Führerhaus) und 54 (mittelschwere Lastkraftwagen vom Typ „Van“) werden geändert, um der typischen Nutzung dieser Fahrzeuge besser Rechnung zu tragen. Daten aus der Praxis zeigen nämlich, dass Profile des regionalen Vertriebs einen höheren Anteil haben im Vergleich zu der Zeit, für die diese Fahrzeuge in städtischen Vertriebszyklen genutzt werden.

## Änderungsantrag 77

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.2

#### Vorschlag der Kommission

Dabei gilt:

$\Sigma_v$  ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe  $sg$  gemäß den Bestimmungen von Artikel 7b;

$CO_{2v}$  sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen  $CO_2$ -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ ;

$CO_{2p_v}$  sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen  $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ ;

$V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren

#### Geänderter Text

Dabei gilt:

$\Sigma_v$  ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe  $sg$ , **einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge**, gemäß den Bestimmungen von Artikel 7b;

$CO_{2v}$  sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen  $CO_2$ -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ ;

$CO_{2p_v}$  sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen  $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des



	Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe $sg$ ;		neuen schweren Nutzfahrzeugs $v$ ;
$V_{pv_{sg}}$	ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe $sg$ , die gemäß Artikel 7b mit den CO <sub>2</sub> -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Nummer 2.2.3 berücksichtigt werden;	$V_{sg}$	ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe $sg$ , <b><i>einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge</i></b> ;
$PL_{sg}$	ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;	$V_{pv_{sg}}$	ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe $sg$ , die gemäß Artikel 7b mit den CO <sub>2</sub> -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Nummer 2.2.3 berücksichtigt werden;
$PN_{sg}$	ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Untergruppe $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird.	$PL_{sg}$	ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;
		$PN_{sg}$	ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Untergruppe $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird.

### *Begründung*

*Arbeitsfahrzeuge sollten weiterhin vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen bleiben. Andererseits sollte der Anwendungsbereich dieser Verordnung dahingehend erweitert werden, dass emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge in Bezug auf die die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen betreffende Leistung eines Herstellers im Berichtszeitraum*

berücksichtigt werden können.

## Änderungsantrag 78

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 1

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
2.3.2 Berichtszeiträume 2025- <b>2029</b> [...]	2.3.2 Berichtszeiträume <b>ab</b> 2025 [...]

#### *Begründung*

*Es sollte beachtet werden, dass die Marktdurchdringung emissionsfreier Technologien im Schwerlastsektor nach wie vor ungewiss ist, weil sie vom Vorliegen grundlegender Voraussetzungen und der Akzeptanz durch die Kunden abhängt. Die Verordnung sollte weiterhin eine gewisse Flexibilität einräumen, um die Fahrzeughersteller beim Verkauf neuer emissionsfreier Fahrzeuge zu unterstützen. Aus diesen Gründen sollte die Geltung des ZLEV-Faktors für die Geltungsdauer der Verordnung verlängert werden, und der maximale Beitrag des ZLEV-Faktors sollte erhöht werden.*

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.3

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
2.3.3 <i>Berichtszeiträume ab 2030</i> <i>ZLEV = 1</i>	<i>entfällt</i>

## Änderungsantrag 80

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.4

##### *Vorschlag der Kommission*

[...]

Dabei gilt:

$V_{zev_{sg}}$  ist die Zahl der neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe sg;

$V_{pv_{sg}}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe sg, die gemäß Artikel 7b mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen

- spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden;
- $V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe *sg*;
- $V$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers.

*Geänderter Text*

[...]

Dabei gilt:

- $V_{zev_{sg}}$  ist die Zahl der neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe *sg*;
- $V_{pv_{sg}}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe *sg*, die gemäß Artikel 7b mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden;
- $V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe *sg*, ***einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge***;
- $V$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers, ***einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge***.

*Begründung*

*Arbeitsfahrzeuge sollten weiterhin vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen bleiben. Wenn es jedoch um emissionsfreie Technologien geht, werden diese Fahrzeuge die ersten sein, die auf den Markt gebracht werden (z. B. für die kommunale Abfallsammlung). Daher sollte der Anwendungsbereich der Verordnung dahin gehend erweitert werden, dass emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge in Bezug auf die die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen betreffende Leistung eines Herstellers im konkreten Berichtszeitraum berücksichtigt werden können.*

**Änderungsantrag 81**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.7**

*Vorschlag der Kommission*

2.7. Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4

Für jeden Hersteller werden die folgenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet:

2.7.1. Für die Berichtszeiträume 2019 bis 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$	ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;
$ZLEV$	wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt;
$share_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
$zev_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
$pv_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
$MPW_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;
$avgCO2_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;
$avgCO2p_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;
$rCO2_{sg}$	wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt.

*Geänderter Text*

2.7. Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4

Für jeden Hersteller werden die folgenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet:

2.7.1. Für die Berichtszeiträume 2019 bis 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$	ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;
<i>ZLEV</i>	wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt;
<i>share<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
<i>zev<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
<i>pv<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
<i>MPW<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;
<i>avgCO2<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;
<i>avgCO2p<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;
<i>rCO2<sub>sg</sub></i>	wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt.
<i>share<sub>sgEHC</sub></i>	<b>ist der Anteil der neuen schweren Nutzfahrzeuge der Klasse N3 des Herstellers in der Untergruppe sg, die für Schwerlastzüge verwendet werden dürfen;</b>
<i>α<sub>sg</sub></i>	<b>ist der Kompensationsfaktor zum Ausgleichen der Auswirkung der höheren Nutzlast eines Schwerlastzugs auf die Lastkraftwagen des Herstellers, der von der für den Betrieb vorgesehenen höchstzulässigen Masse des Lastzugs abhängt, wobei der gewichtete Wert der mit den folgenden Formeln erhaltenen Ergebnisse verwendet wird:</b>
<i>α<sub>sg</sub> =</i>	<b>1 + (-3/5*avgGVW<sub>sg comb 8x4-30</sub>)/100, für 8x4-Motorwagen</b>
<i>α<sub>sg</sub> =</i>	<b>1 + (-3/5*avgGVW<sub>sg comb other+19</sub>)/100, für andere Motorwagen</b>
<i>avgGVW<sub>sg comb</sub></i>	<b>ist der herstellerspezifische Mittelwert der für den Betrieb vorgesehenen höchstzulässigen Masse (Tonnen) im Zulassungsland der betreffenden Motorwagen in der Untergruppe sg, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:</b>

**Für die Zwecke der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird ein unter diese Verordnung fallender Lastkraftwagen als Teil eines Schwerlastzugs angesehen, wenn er der Klasse N3**

*angehört und die für den Betrieb vorgesehene höchstzulässige Masse des Lastzugs im Zulassungsland mehr als 60 Tonnen beträgt und gemäß Anhang IV Teil A Buchstabe r gemeldet wurde.*

## Änderungsantrag 82

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 3 – Nummer 3.2 – Tabelle

*Vorschlag der Kommission*

Referenzzeiträume für Untergruppen

Die folgenden Berichtszeiträume gelten als Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen:

Fahrzeuguntergruppe <i>sg</i>	Berichtszeitraum des Jahres, der als Referenzzeitraum gilt
-------------------------------	--

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
--	------

Alle Sonstigen	2025
----------------	------

*Geänderter Text*

Referenzzeiträume für Untergruppen

Die folgenden Berichtszeiträume gelten als Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen:

Fahrzeuguntergruppe <i>sg</i>	Berichtszeitraum des Jahres, der als Referenzzeitraum gilt
-------------------------------	--

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
--	------

<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	2020
--------------------------------	------

Alle Sonstigen	2025
----------------	------

## Änderungsantrag 83

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.2

*Vorschlag der Kommission*

4.2 Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen

Bei der Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen  $CO_2(X)$ , der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen  $T(X)$  und der CO<sub>2</sub>-Emissionskurve  $ET(X)_Y$  werden die folgenden Untergruppen *sg* berücksichtigt:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Fahrzeuguntergruppen, die CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO <sub>2</sub> -Emissionsziel	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO <sub>2</sub> -	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen

	vorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen	Emissionszielv orgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10- RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1. 1 und 1.1.3 genannten Fahrzeugunter gruppen.	32-C2, 32-C3, 31-LF, 31-L1, 31-L2, 31-DD, 33- 32-DD, 34-C2, LF, 33-L1, 33-L2, 33-DD, 35-FE, 34-C3, 34-DD, 39-FE	

*Geänderter Text*

4.2 Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen

Bei der Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen  $CO_2(X)$ , der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen  $T(X)$  und der CO<sub>2</sub>-Emissionskurve  $ET(X)_Y$  werden die folgenden Untergruppen  $sg$  berücksichtigt:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Fahrzeuguntergruppen, die CO <sub>2</sub> - Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverk ehr, die CO <sub>2</sub> - Emissionsziel vorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeför derung, die CO <sub>2</sub> - Emissionszielv orgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen	Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10- RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1. 1 und 1.1.3 genannten Fahrzeugunter gruppen.	31-L2, 32-C2, 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33- 32-C3, 32-DD, L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	

## Begründung

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

### Änderungsantrag 84

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.3.1 – Tabelle

*Vorschlag der Kommission*

CO <sub>2</sub> -Reduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$					
Unterguppen <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	As from 2040
Mittelschwere Lastkraftwagen	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Reisebusse ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	0	43 %	64 %	90 %



	<b>31-L2, 33-L2</b>				
Primärfahrzeuge von Reisebussen ( <i>r<sub>fsg</sub></i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	<b>90 %</b>
Anhänger		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sattelanhänger		0	15 %	15 %	15 %

*Geänderter Text*

CO <sub>2</sub> -Reduktionszielvorgaben <i>r<sub>fsg</sub></i> und <i>r<sub>p<sub>sg</sub></sub></i>					
Untergruppen <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	As from 2040
Mittelschwere Lastkraftwagen	53, 54	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen	11, 12, 16	0	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Reisebusse ( <i>r<sub>fsg</sub></i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Primärfahrzeuge von Reisebussen ( <i>r<sub>p<sub>sg</sub></sub></i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Anhänger		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sattelanhänger		0	15 %	15 %	15 %

### *Begründung*

*Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles*

are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation. In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

## Änderungsantrag 85

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.3.2 – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$					
Unterguppen <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Schwere Stadtbusse	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>100 %</b>	100 %	100 %
<i>Geänderter Text</i>					
Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$					
Unterguppen <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Schwere Stadtbusse	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	<b>80 %</b>	100 %	100 %

### *Begründung*

*A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in*

*place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.*

*In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.*

*Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment*

## **Änderungsantrag 86**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 7(neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

## **7. BERECHNUNG DES CO<sub>2</sub>-KORREKTURFAKTORS (CCF)**

**Der CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor CCF wird für jeden Kraftstoff oder jedes Kraftstoffgemisch i nach folgendem Verfahren berechnet:**

**7.1. Für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe im Sinne von Artikel 3 Nummer 25, die im Einklang mit Artikel 4a verwendet werden, gilt: CCF<sub>i</sub> = 1.**

**7.2. Für andere als CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe gilt: CCF<sub>i</sub> = 0.**

**7.3. Der CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor CCF für Gemische aus CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen und anderen als CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen wird mit der folgenden Formel berechnet:**

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

**Dabei gilt:**

**CCF<sub>i</sub> ist der CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor für ein bestimmtes Gemisch i aus konventionellem und CO<sub>2</sub>-neutralem Kraftstoff.**

**SHARES<sub>n,i</sub> ist der in der Anteilsdatenbank erfasste Anteil des erneuerbaren Kraftstoffs i,**

bezogen auf den letzten verfügbaren Berichtszeitraum  $n$  und berechnet als der durchschnittliche Anteil über alle EU-Mitgliedstaaten.

$SHARES_{n-1,i}$  ist der in der Anteilsdatenbank erfasste Anteil des erneuerbaren Kraftstoffs  $i$ , bezogen auf den zweitletzten verfügbaren Berichtszeitraum  $n$  und berechnet als der durchschnittliche Anteil über alle EU-Mitgliedstaaten.

Die Anteilsdatenbank ist abrufbar unter:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

### *Begründung*

*Im Rahmen der Verordnung sollte ein robuster und transparenter CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor für CO<sub>2</sub>-freie und CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe eingeführt werden. Dies würde den allgemeinen Ansatz der Verordnung unangetastet lassen, jedoch dazu beitragen, die Unzulänglichkeiten eines nur auf den Auspuffemissionen basierenden Ansatzes zu beheben, und dem tatsächlichen Treibhausgas-Fußabdruck von Fahrzeugen und der Kraftstoffe, mit denen sie betrieben werden, Rechnung tragen.*

### **Änderungsantrag 87**

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

#### **Anhang III – Nummer 1 – Absatz 2 – Unterabsatz 9**

##### *Vorschlag der Kommission*

sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des **Primärfahrzeugs eines** neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden;

##### *Geänderter Text*

sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden;

### *Begründung*

*Die Definition von  $reportCO2v,mp$  in Anhang III sollte sich nur auf das vollständige Fahrzeug beziehen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Primärfahrzeuge werden nicht um deren Fahrgastzahlen korrigiert, da bei der Simulation für alle Primärfahrzeuge einer bestimmten Untergruppe die gleichen Fahrgastzahlen herangezogen werden. Dies ist auch aus der Definition von  $CO2pv,mp$  in Anhang I Nummer 2.1 ersichtlich, die nicht für eine Korrektur auf Anhang III verweist.*

## **Änderungsantrag 88**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang IV – Teil A – Buchstabe q a (neu)**  
Verordnung (EU) 2019/1242  
Anhang IV – Buchstabe q a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***qa) Höchstmasse eines  
Lastkraftwagens der Klasse N3 in einem  
Schwerlastzug gemäß Anhang I  
Nummer 2.7.2. im Zulassungsland des  
Lastkraftwagens, wenn dieser an einen  
oder mehrere  
Sattelanhänger/Deichselanhänger  
gekuppelt ist.***

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956
<b>Bezugsdokumente – Verfahrensnummer</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 29.3.2023
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 29.3.2023
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	24.5.2023
<b>Datum der Annahme</b>	19.9.2023
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ :                 29 - :                 11 0 :                 3
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

## VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956			
<b>Bezugsdokumente – Verfahrensnummer</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
<b>Datum der Übermittlung an das EP</b>	15.2.2023			
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 29.3.2023			
<b>Mitberatende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
<b>Nicht abgegebene Stellungnahme(n)</b> Datum des Beschlusses	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
<b>Berichterstatter(in/innen)</b> Datum der Benennung	Bas Eickhout 1.10.2023			
<b>Ersetzte(r) Berichterstatter(in/innen)</b>	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	26.4.2023	26.6.2023		
<b>Datum der Annahme</b>	24.10.2023			
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ : 48 - : 36 0 : 1			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Hélène Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Mesure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)</b>	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rookens			



Datum der Einreichung

30.10.2023

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kypouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung