



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie*

---

**2012/0190(COD)**

20.3.2013

## **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des  
Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der  
Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur  
Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen  
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Verfasserin der Stellungnahme (\*): Fiona Hall

(\*): Assoziierter Ausschuss – Artikel 50 der Geschäftsordnung

PA\_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

Am 11. Juli 2012 hat die Kommission ihren Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 vorgelegt, die die Rahmenvorschriften für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der neuen Flotte von Personenkraftwagen (PKW) bis 2020 enthält. Die Überarbeitung setzt die notwendigen Modalitäten um, ohne die das Ziel der 95g CO<sub>2</sub>/km für die zweite Phase bis 2020 nicht realisierbar ist.

Modalitäten sind die Aspekte der Durchführung, die die Art und Weise der Zielerfüllung vorgeben. Die Kommission lässt die meisten Modalitäten – mit den folgenden Ausnahmen – unverändert.

- Für PKW, die weniger als 35 g CO<sub>2</sub>/km emittieren, werden zwischen 2020 und 2023 Begünstigungen mit einem Multiplikator von 1,3 eingeführt, die während der Laufzeit der Regelung auf einen Gesamtwert von 20 000 Fahrzeugen je Hersteller begrenzt sind;
- das Ziel der Ausnahmeregelung für Nischenhersteller wird für 2020 aktualisiert, und Hersteller, die für weniger als 500 PKW-Neuzulassungen im Jahr verantwortlich sind, sind von der Verpflichtung zur Erfüllung einer CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe ausgenommen;
- Ökoinnovationen werden beibehalten, wenn ein überarbeitetes Prüfungsverfahren durchgeführt wird.

Darüber hinaus werden die Bestimmungen über das Ausschussverfahren aktualisiert, um sie in Einklang mit dem Vertrag von Lissabon zu bringen.

Im Großen und Ganzen ist die überarbeitete Verordnung zu begrüßen. Da die meisten Fahrzeughersteller auf dem Weg sind, ihre 2009 vereinbarten Ziele in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen 2015 und 2020 zu erreichen, wäre es in dieser Phase nicht wünschenswert, ausführliche Änderungen der Modalitäten vorzunehmen, um das Ziel für 2020, 95g CO<sub>2</sub>/km, zu erreichen. Es bestehen jedoch weiter erhebliche Probleme, die die Kommission in ihrem Vorschlag nicht angemessen berücksichtigt hat.

Ein wichtiger Bereich, der zu Sorge Anlass gibt, ist die wachsende Lücke zwischen Typgenehmigung und realen Emissionen neuer PKW, die nach Schätzungen der Kommission 15-30 % ausmacht. Der Unterschied ist im Wesentlichen auf die Methoden zurückzuführen, mit denen die Fahrzeughersteller CO<sub>2</sub>-Emissionen nach dem derzeit geltenden Prüfzyklusverfahren messen. Es ist äußerst wichtig, sich mit diesem Unterschied zu befassen, nicht zuletzt deswegen, weil sich eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen unmittelbar in Kraftstoffeinsparungen für die Verbraucher und niedrigeren Öleinführen niederschlägt.

Die Verfasserin der Stellungnahme würde es daher begrüßen, wenn die Kommission bis 2014 die vorgegebenen Prüfungsverfahren der EU für die Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihre Durchführungsmaßnahmen überprüfen würde. Bis Januar 2015 sollte die Kommission in der Lage sein, den Prüfzyklus der EU zu aktualisieren. Dies sollte unabhängig davon erfolgen, ob das neue, im Rahmen der UN/ECE weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Kraftfahrzeuge (WLTP) bis dahin

abgeschlossen ist oder nicht, da Kraftstoffeffizienz unabhängig von internationalen Fortschritten im Interesse der europäischen Verbraucher ist. Das neue weltweite Prüfverfahren für leichte Kraftfahrzeuge könnte dann in den Rahmen des EU-Prüfzyklus eingearbeitet und die CO<sub>2</sub>-Ziele der einzelnen Fahrzeughersteller angepasst werden. Die Möglichkeit der Messung der Ökoinnovationen außerhalb des Prüfzyklus sollte nicht fortgeführt werden, wenn der EU-Prüfzyklus 2015 aktualisiert wird.

Eine Schwäche des Vorschlags der Kommission sind die fehlenden Ideen für die Zeit nach 2020. Während es wohl unmöglich ist, den genauen Weg des technologischen Fortschritts bis 2025 vorherzusehen, könnte die Wirtschaft jedoch von der Sicherheit eines klaren politischen Signals profitieren. In dieser Verordnung sollte daher ein Ziel für die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte für 2025 festgelegt werden. Ein solches Ziel wird der Wirtschaft eine ausreichende Vorlaufzeit geben und der Überprüfung unterliegen, um sicherzustellen, dass es in sozial- und wirtschaftsverträglicher Art und Weise erreichbar ist.

In den USA wurde ein Ziel für 2025 bereits festgelegt. In den USA sind Autohersteller verpflichtet, bei zwischen 2011 und 2025 verkauften Fahrzeugen den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch pro Fahrzeug auf die Hälfte zu reduzieren. Da die EU an der vordersten Stelle des globalen Wettrennens um sauberere Fahrzeuge bleiben sollte, sollte sie eine ähnlich ambitionierte Geschwindigkeit der Verbesserung aufnehmen. Eine Halbierung gegenüber dem Niveau von 2011 würde ein Ziel von weniger als 70g CO<sub>2</sub> pro Kilometer bedeuten. Die jüngste Studie von 2012 von AEA-Ricardo kommt zu dem Ergebnis, dass ein Ziel von 70g CO<sub>2</sub>/km für 2025 optimal ist und schätzt, dass ein 70g-Ziel mit nur 7 % Fahrzeugen mit besonders geringen Emissionen und etwa 20 % Hybridfahrzeugen erreicht werden kann.

Ein Ziel von 70g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2025 würde sicherstellen, dass Investitionen in die Entwicklung alternativer Antriebssysteme fortgesetzt werden und in Europa zusätzliches Wachstum und Arbeitsplätze im Hochtechnologiebereich geschaffen werden. McKinsey schätzt, dass wegen der Notwendigkeit, mehr kraftstoffsparende Fahrzeuge herzustellen, in der EU bis 2030 110 000 neue Arbeitsplätze in Produktion und FuE geschaffen werden. Die Kommission hat festgestellt, dass es gewisse Vorteile bietet, statt der Masse die Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter zu verwenden. Folglich wäre es sinnvoll, zur Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter für das Ziel für 2025 überzugehen und es Herstellern zu ermöglichen, zwischen 2015 und 2020 zwischen der Masse und den Maßen der Fahrzeugstandfläche wählen zu können.

Schließlich schlägt die Verfasserin der Stellungnahme vor, den Artikel zu Begünstigungen zu ändern. Eine Schwäche der Begünstigungen besteht darin, dass sie zwar Fahrzeugherstellern nahelegen, mehr Fahrzeuge mit besonders geringen Emissionen herzustellen, sie den Herstellern aber auch ermöglichen, mehr umweltschädliche PKW zu verkaufen, und so das CO<sub>2</sub>-Ziel aufweichen. Die Verfasserin der Stellungnahme schlägt stattdessen die Einführung einer flexiblen Vorschrift vor, ähnlich zu der Vorschrift für Fahrzeuge mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Kalifornien. Diese wird die Entwicklung und Verwendung alternativer Antriebssysteme wie elektrische Batterien und Brennstoffzellen beschleunigen und angemessene Investitionen in Technologien mit besonders geringen Emissionen sicherstellen. Sie wird für „Vorreiter“ Anreize schaffen, indem ihre durchschnittlichen Ziele in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen für 2025 gelockert werden und gleichzeitig dafür gesorgt wird, dass Hersteller, die sich dafür entscheiden, nicht zur frühen Einführung von Fahrzeugen mit

besonders geringen Emissionen beizutragen, über 2020 hinaus zusätzliche Verbesserungen in Bezug auf ihren herkömmlichen Fahrzeugpark unternehmen.

Kommission, Mitgliedstaaten sowie regionale und lokale Behörden müssen tätig werden, um bewährte Praktiken bei der Anregung von Nachfrage nach Fahrzeugen mit besonders geringen Emissionen festzustellen und zu verbreiten, so dass der gesunde Anstieg der Verkaufszahlen in einigen europäischen Staaten in allen Mitgliedstaaten nachvollzogen werden kann.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

### Änderungsantrag 1

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Eine zu häufige Änderung der Ziele führt zu Ungewissheit in der Automobilindustrie und beeinflusst deren Wettbewerbsfähigkeit in der Welt.***

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang

(2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang

zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten.

zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten. ***Von der Kommission durchgeführte Studien haben jedoch gezeigt, dass die Prüfverfahren zur Messung von CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß dieser Verordnung eine vermehrte Nutzung des Spielraums durch die Hersteller nicht verhindert hat, was zu einer vermeintlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führte, die jedoch nicht auf technologische Verbesserungen zurückgeführt wird und unter realen Bedingungen auf der Straße nicht erreicht werden kann. Aus diesem Grund sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unverzüglich überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Prüfverfahren die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen angemessen widerspiegeln.***

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Hohe und ständig steigende Preise für fossile Brennstoffe und insbesondere Öl bedrohen die wirtschaftliche Wiederbelebung, die Energieversorgungssicherheit und die Erschwinglichkeit von Energie in Europa. Ölkrisen können schwere Rezessionen auslösen, die Wettbewerbsfähigkeit einschränken und zu steigender Arbeitslosigkeit führen. Aus diesem Grund muss der Verringerung der Ölabhängigkeit unter anderem durch Steigerung der Effizienz und Nachhaltigkeit neuer Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge Vorrang eingeräumt werden.***

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Aufgrund der hohen Forschungs-, Entwicklungs- und Stückkosten bei frühen Generationen von Fahrzeugen mit extrem niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß empfiehlt es sich, den Prozess der Einführung dieser Fahrzeuge auf den EU-Markt in ihrer ersten Vermarktungsphase zu beschleunigen und vorübergehend und in begrenztem Umfang zu erleichtern.

#### *Geänderter Text*

(3) Aufgrund der hohen Forschungs-, Entwicklungs- und Stückkosten bei frühen Generationen von Fahrzeugen mit extrem niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß empfiehlt es sich, den Prozess der Einführung dieser Fahrzeuge auf den EU-Markt in ihrer ersten Vermarktungsphase zu beschleunigen und vorübergehend und in begrenztem Umfang zu erleichtern.

***Kommission, Mitgliedstaaten sowie regionale und lokale Behörden sollten tätig werden, um bewährte Praktiken bei der Anregung der Nachfrage nach Fahrzeugen mit besonders geringen Emissionen festzustellen und zu verbreiten, so dass der gesunde Anstieg der Verkaufszahlen in einigen europäischen Staaten in allen Mitgliedstaaten nachvollzogen werden kann.***

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen

#### *Geänderter Text*

(4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen

Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als **500** neuer Personenkraftwagen verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.

Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als **1000** neuer Personenkraftwagen verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.

### *Begründung*

*Kleinserienhersteller mussten über ein kompliziertes Verfahren, welches beträchtliche Ressourcen erforderte, auch für die Kommission, Ausnahmeregelungen beantragen. Die Folgenabschätzung der Kommission stellt fest, dass diese Hersteller geringfügige Auswirkungen auf das Klima ausüben. Darüber hinaus schränkt die Begrenzung auf 500 Autos die wirtschaftliche Entwicklung dieser kleinen Unternehmen ein, deren finanzielle Tragfähigkeit sich wahrscheinlich vergrößert, wenn sie bis zu 1000 Autos produzieren können. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftskrise.*

## **Änderungsantrag 6**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 7**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

(7) Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu realisieren, **sollten Angaben für die Zeit nach 2020 gemacht werden. Zu diesem Zweck sollte ein Ziel für 2025 aufgestellt werden. Dieses Ziel sollte auf dem notwendigen Reduktionstempo basieren, um den langfristigen Klimazielen der EU zu entsprechen, und sollte die Entwicklung einer kosteneffizienten Technologie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen fördern.** Daher ist es angezeigt, **dass die Kommission einen Bericht erstellt und Ziele vorschlägt, die im Einklang mit der kosteneffektiven Methode zum Erreichen der langfristigen Klimaziele der Union für das Jahr 2050 stehen, und mit denen die Führungsposition der Europäischen Union in Bezug auf Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin**



*sichergestellt wird. In diesem Bericht sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionen während der gesamten Lebensdauer des Autos (einschließlich der Herstellung und der Verwertung) berücksichtigt werden.*

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(7a) Aufgrund der langen Forschungs- und Entwicklungsdauer, die die Hersteller benötigen, und um den Investoren die benötigte Sicherheit zu gewähren, ist es wichtig, ein Ziel für 2025 aufzustellen.*

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(7b) Korrekte und wahrheitsgetreue Angaben zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch, die in unmittelbarem Zusammenhang stehen, sind für die Verbraucher unerlässlich, um sachkundige Entscheidungen zu treffen. Deswegen sollte der Prognose dieser Parameter größte Beachtung geschenkt werden. Heutzutage unterscheiden sich die tatsächlichen Emissionen von Pkw und Lkw auf der Straße jedoch erheblich von den Werten, die in dem aktuellen Prüfzyklus ermittelt werden. Aus diesem Grund ist die zügige Entwicklung eines verbesserten Prüfzyklus erforderlich.*

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(8) Nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. ***Die derzeitige Umsetzung des in der Union vorgeschriebenen Regulierungsverfahrens für die Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen führt zur Aufzeichnung niedrigerer Emissionswerte als die, die bei der tatsächlichen Leistung der Fahrzeuge auf der Straße auftreten. Die Messverfahren nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsvorschriften sind daher dringend zu überarbeiten.***

***Die Überprüfung der Prüfungsverfahren erfolgt derzeit im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Light Duty Test Procedure – WLTP) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Angesichts dieses Sachverhalts und aufgrund der Tatsache, dass der bestehende Prüfzyklus die tatsächlichen Emissionen von Pkw und Lkw auf der Straße nicht ausreichend widerspiegelt, ist die zügige Entwicklung***

*eines verbesserten Prüfzyklus von entscheidender Bedeutung. Um den Herstellern Planungssicherheit in voller Kenntnis der Vorschriften zu ermöglichen, wird das jetzige Prüfungsverfahren beibehalten werden, bis es durch die WLTP ersetzt wird. Sobald die derzeitigen Prüfungsverfahren, die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 dargelegt sind, die Emissionsgrenzwerte für 2020 festsetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden, geändert sind, sollten die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.*

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) Der Kommission sollte die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, um die Vorschriften für Abweichungen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen zu ergänzen, Datenanforderungen zum Zwecke der Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ändern und die Formeln für die Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Anhang I anzupassen, um Änderungen der Fahrzeugmasse und des vorgeschriebenen Prüfungsverfahrens für die Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen **gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007** Rechnung zu tragen. Dabei ist besonders wichtig, dass die Kommission während ihrer

#### *Geänderter Text*

(12) Der Kommission sollte die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, um die Vorschriften für Abweichungen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen zu ergänzen, Datenanforderungen zum Zwecke der Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ändern und die Formeln für die Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Anhang I anzupassen, um Änderungen der Fahrzeugmasse und des vorgeschriebenen Prüfungsverfahrens für die Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen. Dabei ist besonders wichtig, dass die Kommission während ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen durchführt,

Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen durchführt, auch auf Expertenebene. Bei der Vorbereitung und Abfassung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass relevante Dokumente zeitgleich, rechtzeitig und auf angemessene Weise an das Europäische Parlament und den Rat übermittelt werden.

auch auf Expertenebene. Bei der Vorbereitung und Abfassung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass relevante Dokumente zeitgleich, rechtzeitig und auf angemessene Weise an das Europäische Parlament und den Rat übermittelt werden.

## Änderungsantrag 11

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Es ist sinnvoll, die Notwendigkeit zu prüfen, von CO<sub>2</sub>-Emissions-Zielen Abstand zu nehmen und diese durch Kraftstoffeffizienzziele zu ersetzen, weil die CO<sub>2</sub>-Ziele nicht die Schadstoffemissionen berücksichtigen, die in modernen Innenverbrennungsmotoren erzeugt werden. Daher wird die Kommission aufgefordert, eine Mitteilung zu dieser Frage herauszugeben.***

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(14) Die Kommission hat die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und deren Verwendung als Nutzwertparameter für die Formeln gemäß Anhang I ***der Verordnung (EG) Nr. 443/2009*** geprüft. Diese Daten liegen vor, und ihre potenzielle Verwendung wurde in der Folgenabschätzung untersucht. Ergebnis ***der Folgenabschätzung war***, dass der

**Die** geringeren Kosten und **die** Vorteile eines Übergangs zur Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter **sollten** jedoch **bei einer künftigen Überprüfung berücksichtigt** werden.

Nutzwertparameter für die Formeln für 2020 die Masse sein sollte, **da eine Änderung der Nutzwertparameter nicht der Zielsetzung der Planungssicherheit entsprechen würde, weil die Hersteller ihre Planung für die Einhaltung der Anforderungen bis 2020 auf der Grundlage der Weiterführung der geltenden Parameter bereits begonnen haben.** Wegen der geringeren Kosten und der Vorteile eines Übergangs zur Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter **könnte die Fahrzeugstandfläche jedoch als Nutzwertparameter für das Ziel für 2025 verwendet werden und den Herstellern die Möglichkeit eingeräumt werden, die Fahrzeugstandfläche ab 2020 zu verwenden.**

### Änderungsantrag 13

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Artikel 1 – Nummer 1

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 1 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

„Für die Zeit ab 2020 wird mit dieser Verordnung für die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und **Anhang XII** der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und **ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien** gemessenen durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen ein Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.“

#### *Geänderter Text*

Für die Zeit ab 2020 wird mit dieser Verordnung für die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, **Anhängen III** und XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008, **ECE R83-06** und **ECE R101 jeweils gültig ab ...**+ gemessenen durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen ein Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.

---

+ **OJ: Bitte das Datum der vorliegenden Verordnung einfügen.**

#### *Begründung*

*Die derzeitige Version der Euro 6-Verordnung (NEDC/ECE R83 und ECE R101) sollte*

aktualisiert werden, um das Niveau der aktuellen Zielvorgaben, ungeachtet der vorgesehenen Änderungen der Verfahren und des Zyklus als solchen, beizubehalten.

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

#### Artikel 2 – Absatz 4

##### *Vorschlag der Kommission*

„4. Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen für weniger als **500** Neuzulassungen von Personenkraftwagen in der EU verantwortlich sind.“

##### *Geänderter Text*

„4. Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen für weniger als **1000** Neuzulassungen von Personenkraftwagen in der EU verantwortlich sind.“

##### *Begründung*

*Kleinserienhersteller mussten über ein kompliziertes Verfahren, welches beträchtliche Ressourcen erforderte, auch für die Kommission, Ausnahmeregelungen beantragen. In der Folgenabschätzung der Kommission wird festgestellt, dass diese Hersteller geringfügige Auswirkungen auf das Klima ausüben. Darüber hinaus schränkt die Begrenzung auf 500 Autos die wirtschaftliche Entwicklung dieser kleinen Unternehmen ein, deren finanzielle Tragfähigkeit sich wahrscheinlich vergrößert, wenn sie bis zu 1000 Autos produzieren können. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftskrise.*

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

#### Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

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

**„(f) „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“: die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO<sub>2</sub>-**

**Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Personenkraftwagens. Für Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, bezeichnet „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die CO<sub>2</sub>-Emissionen, gemessen gemäß demselben Messverfahren, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für Personenkraftwagen festgelegt ist, oder gemäß dem Verfahren, das von der Kommission für die Feststellung der CO<sub>2</sub>-Emissionen solcher Personenkraftwagen angenommen wird; für die Zwecke dieser Verordnung werden etwaige Änderungen, die in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 als auch in den zu Grunde liegenden ECE Normen R 83 und R 101 festgelegt werden und ab dem 1. Januar 2013 in Kraft treten, erst ab dem 1. Januar 2021 wirksam.“**

## **Änderungsantrag 16**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4**

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 5a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen wird jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als **35** g CO<sub>2</sub>/km zwischen **2020** und 2023 als **1,3** Personenkraftwagen und ab 2024 als 1 Personenkraftwagen gezählt.

**2. Die Höchstzahl der für die Anwendung der Multiplikatoren gemäß Absatz 1 im**

#### *Geänderter Text*

1. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen wird jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als **50** g CO<sub>2</sub>/km zwischen **2016** und 2023 als **1,5** Personenkraftwagen und ab 2024 als 1 Personenkraftwagen gezählt.

**2. Für die Erhöhung des Emissionsziels für jeden Hersteller, das aus der**

*Zeitraum 2020-2023 zu berücksichtigenden neuen Personenkraftwagen darf insgesamt 20 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen je Hersteller nicht überschreiten.*

*Berechnung der Begünstigungen abgeleitet wird, soll eine Obergrenze von 2 g CO<sub>2</sub>/km pro Jahr gelten.*

## **Änderungsantrag 17**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 443/2009  
Artikel 6

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(4a) Artikel 6 erhält folgende Fassung:*

**„Für die Feststellung, inwieweit ein Hersteller seine in Artikel 4 genannten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsziele erfüllt, werden die spezifischen CO<sub>2</sub>-Ziele für jedes Fahrzeug, das gemäß europäischen Normen mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden kann, bis 31. Dezember 2015 um 5 % in Anerkennung der Tatsache verringert, dass beim Betrieb mit Biokraftstoffen ein größeres Potenzial im Bereich innovativer Brennstofftechnologien und Emissionsreduktion gegeben ist. Diese Reduktion gilt nur dann, wenn mindestens 30 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, diesen Typ alternativen Kraftstoffs anbieten, einschließlich des Biokraftstoffs, der die Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe nach den einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften erfüllt.**

### *Begründung*

*Die Prämie in Form der Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen um 5 % sollte sich nicht nur auf den Gebrauch von Bioethanol, sondern auf den Gebrauch aller alternativen Kraftstoffe, einschließlich Bio-Ester, beziehen.*



## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 4 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 8 – Absatz 4a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4b) In Artikel 8 wird der folgende Absatz eingefügt:***

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

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

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 9

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 12 – Absatz 2 – erster Satz

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

„Die Kommission erlässt mittels Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 dieser

Die Kommission erlässt mittels Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien ***oder innovativen Technologiepakete*** gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß

Verordnung genannten Prüfungsverfahren erlassen.“

dem in Artikel 14 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfungsverfahren erlassen.

## **Änderungsantrag 20**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 9 a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 443/2009  
Artikel 12 – Absatz 4a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) In Artikel 12 wird der folgende Absatz eingefügt:***

***„4a. Die Kommission legt dem Rat und dem Parlament einmal jährlich einen Bericht über genehmigte und abgelehnte innovative Technologien und innovative Technologiepakete vor.“***

## **Änderungsantrag 21**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 9 b (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 443/2009  
Artikel 12 – Absatz 4b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9b) In Artikel 12 wird der folgende Absatz eingefügt:***

***„4b. Die Kommission schließt bis zum 31. Dezember 2013 eine Überprüfung der Durchführungsvorschriften für innovative Technologien nach Maßgabe dieses Artikels ab, um gegebenenfalls die Antrags- und Genehmigungsverfahren zu straffen.“***

## Änderungsantrag 22

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 443/2009  
Artikel 13 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

(b) Absatz 3 ***Unterabsatz 2*** wird ***gestrichen***.

*Geänderter Text*

(b) Absatz 3 ***Unterabsatz 1*** erhält folgende ***Fassung***:

**„3. Ab 2012 führt die Kommission eine Folgenabschätzung durch, um gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bis 2014 die Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß dieser Verordnung zu überarbeiten, um so bald wie möglich ein überarbeitetes Messverfahren anzuwenden. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise das tatsächliche Verhalten von Fahrzeugen hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen widerspiegeln, sowie Vorschläge zur Einbeziehung genehmigter innovativer Technologien im Sinne des Artikels 12, die im Prüfzyklus ihren Ausdruck finden könnten. Die Kommission stellt sicher, dass diese Verfahren danach regelmäßig überprüft werden.“**

## Änderungsantrag 23

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe b a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 443/2009  
Artikel 13 – Absatz 3 – ***Unterabsatz 2a (neu)***

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ba) In Artikel 13 Absatz 3 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:***

*„Bei der Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Serienfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung mit den Werten des genehmigten Typs prüfen die Mitgliedstaaten, die für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion zuständig sind, die Luft- und Rollwiderstandswerte einer repräsentativen Stichprobe von Serienfahrzeugen, einschließlich Auslaufprüfungen, und teilen jede Abweichung von den Werten des genehmigten Typs nach Maßgabe des Artikel 8 Absatz 4a mit.“*

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe b b (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 13 – Absatz 3a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(bb) In Artikel 13 wird der folgende Absatz eingefügt:*

*„3a. Die Kommission prüft die Möglichkeit, den auf Auspuffemissionen basierenden Ansatz, bei dem nur die Emissionen im Zusammenhang mit Kraftstoffherstellung und -verbrauch gemessen werden, durch einen auf dem Lebenszyklus basierenden Ansatz zu ersetzen, bei dem die Emissionen aller Abschnitte der Fahrzeuglebensdauer – von der Materialherstellung bis zur Entsorgung am Lebensende oder zum Recycling – berücksichtigt werden.“*

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe c**

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 13 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

5. Bis 31. Dezember 2014 **überprüft** die Kommission **die** Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen für die Zeit nach **2020** festzulegen.“

*Geänderter Text*

5. Bis 31. Dezember 2014 **schließt** die Kommission **eine Überprüfung der** Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung **ab**, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen für die Zeit nach **2025** festzulegen. **Derartige Ziele stehen im Einklang mit der kosteneffektiven Methode zum Erreichen der langfristigen Klimaziele der Union für 2050.**

**Die Kommission prüft:**

**a) auf der Grundlage einer Folgenabschätzung und der technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit die Modalitäten für das Erreichen eines langfristigen Ziels für 2025;**

**b) die Aspekte der Umsetzung dieses Ziels, einschließlich der Emissionsüberschreitungsabgabe.**

**Auf der Grundlage dieser Überprüfung und ihrer Folgenabschätzung, einschließlich einer Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und ihre Zulieferindustrien, unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren in einer Weise, die möglichst wettbewerbsneutral sowie sozialverträglich und nachhaltig ist.**

**Änderungsantrag 26**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe d**  
Verordnung (EG) Nr. 443/2009  
Artikel 13 – Absatz 7

*Vorschlag der Kommission*

7. Die Kommission wird ermächtigt, **delegierte Rechtsakte** gemäß Artikel **14a** zu erlassen, um die Formeln in Anhang I etwaigen Änderungen des vorgegebenen Prüfungsverfahrens für die Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 anzupassen und gleichzeitig sicherzustellen, dass das alte und das neue Prüfungsverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.“

*Geänderter Text*

7. Die Kommission wird ermächtigt, **Durchführungsrechtsakte** gemäß **dem Prüfungsverfahren im Sinne von Artikel 14 Absatz 2** zu erlassen, um die Formeln in Anhang I etwaigen Änderungen des vorgegebenen Prüfungsverfahrens für die Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 anzupassen und gleichzeitig sicherzustellen, dass das alte und das neue Prüfungsverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

*Begründung*

*Der aktuelle Vorschlag räumt lediglich die Möglichkeit einer Ex-post-Kontrolle des Europäischen Parlaments und der Mitgliedstaaten ein. Da die Mitgliedstaaten für die Umsetzung des Gemeinschaftsrechts verantwortlich sind, und die Kommission mit dieser Exekutivfunktion betraut ist, sind einheitliche Bedingungen für die Umsetzung erforderlich. Aus Sicht der Industrie müssen die Mitgliedstaaten die Kommission kontrollieren können. Daher sollte das entsprechende Ausschussverfahren angewendet werden.*

**Änderungsantrag 27**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 12**

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Artikel 14a – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 **sowie Artikel 13 Absatz 7** wird der Kommission ab [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] **auf unbestimmte Zeit** übertragen.

*Geänderter Text*

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8 **und** Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 wird der Kommission ab [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] **für einen Zeitraum von fünf Jahren** übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über**

**die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 13**

Verordnung (EG) Nr. 443/2009

Anhang I – Nummer 1 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

„c) ab 2020:

Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  $95 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

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

a = 0,0333.

#### *Geänderter Text*

„c) ab 2020:

***Um die „durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen“ der Flotte zu ermitteln, sollte eine der folgenden Formeln verwendet werden:***

***i) Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  $95 + a \times (M - M_0)$***

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

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

a = 0,0333.

***ii) Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  $95 + b \times (F - F_0)$***

***Dabei ist:***

***F = Fahrzeugstandfläche des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m<sup>2</sup>)***

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

***b = 60 % der Neigung der Grenzwertkurve.***





## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO <sub>2</sub> -Emissionen neuer Personenkraftwagen	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 11.9.2012	
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 11.9.2012	
<b>Assoziierte(r) Ausschuss/Ausschüsse - Datum der Bekanntgabe im Plenum</b>	17.1.2013	
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Fiona Hall 23.10.2012	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	23.1.2013	20.2.2013
<b>Datum der Annahme</b>	19.3.2013	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 51	–: 5
	0: 0	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Oldřich Vlasák	