



2021/0197(COD)

21.12.2021

ENTWURF EINER 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) 2019/631 im Hinblick auf eine
Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für
neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der
Union

(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Dominique Riquet

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Um das im Grünen Deal festgelegte Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050 zu erreichen, müssen alle Sektoren in der EU ihre Emissionen reduzieren, einschließlich des Straßenverkehrs, der für 20 % der Emissionen verantwortlich ist, wobei insbesondere Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu drei Vierteln zu den Emissionen beitragen. Gleichzeitig wird sich der Übergang auf Haushalte, Gebiete, Arbeitnehmer und die Automobilindustrie auswirken und erhebliche öffentliche und private Investitionen erfordern.

Um diese Herausforderung zu bewältigen, schlägt die Kommission vor, ab 2035 alle thermischen Technologien für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der EU de facto zu verbieten. Der Verfasser der Stellungnahme befürwortet das übergeordnete Ziel der Dekarbonisierung der EU-Fahrzeugflotte, um Klimaneutralität zu erreichen. Er möchte jedoch eine Reihe von Empfehlungen aussprechen, um die möglichen Schwierigkeiten zu überwinden, die sich aus der Methodik, der Durchführbarkeit und den Folgen dieser Strategie ergeben können:

1. Auf dem Weg zu einer ganzheitlichen Emissionsminderung

Der Verfasser der Stellungnahme ist der Auffassung, dass es in dieser Verordnung nicht gelingt, einen Ansatz zu entwickeln, der den Gesamtkohlenstoffauswirkungen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Rechnung trägt, indem sie sich nur auf die Auspuffemissionen konzentriert. Durch die Bevorzugung bestimmter Emissionsquellen werden die Technologien nicht mehr auf die gleiche Stufe gestellt, was den Grundsatz der Technologieneutralität untergräbt.

Die schrittweise Verlagerung der Emissionsquellen an den Anfang der Wertschöpfungskette infolge des Aufkommens von emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeugen – die in den Geltungsbereich anderer Rechtsvorschriften fallen – wird diese Verordnung zunehmend obsolet machen. Um dieser Gefahr einer regulatorischen Fragmentierung entgegenzuwirken, wäre ein umfassenderes Kohlenstoffbilanzierungssystem zu bevorzugen, das den Lebenszyklus von Fahrzeugen und Kraftstoffen/Energie berücksichtigt und die tatsächlichen Umweltauswirkungen der verschiedenen Technologien besser widerspiegelt.

2. Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit einer rein elektrischen Fahrzeugflotte

Der Verfasser der Stellungnahme befürwortet zwar die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen, befürchtet jedoch, dass die wirtschaftlichen, industriellen, sozialen und ökologischen Kosten dieses Übergangs durch voreilige politische Entscheidungen unterschätzt werden könnten. Batteriebetriebene Fahrzeuge sind in Bezug auf die Umwelt nicht „emissionsfrei“ (angesichts des Kohlenstoff-Fußabdrucks ihrer Herstellung, des Fahrzeuggewichts, der Herkunft des Stroms, der Gewinnung und Beschaffung von Materialien, ganz zu schweigen von dem zunehmenden Druck, diese Ressourcen zu gewinnen, wobei Prognosen für eine Verzwanzigfachung der Batterieproduktion bis 2050 vorliegen). Außerdem stellen sich ernsthafte Fragen zu unseren Stromnetzen (Dekarbonisierung, Verfügbarkeit, Leistung und Standardisierung) oder zu Ladeinfrastrukturen (Ladestationsnetze, die dem Aktionsradius der Fahrzeuge entsprechen, erheblicher Bedarf an privaten und öffentlichen Investitionen in einer Situation, in der die Mitgliedstaaten mit einem Verlust an Einnahmen aus der Kraftstoffbesteuerung und einer

Verlagerung dieser Einnahmen auf andere Quellen konfrontiert sind).

Alles auf eine einzige Technologie zu setzen, würde gleichzeitig andere Branchen beeinträchtigen, indem es zu erheblichen Störungen in den Bereichen FuE, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit in der EU käme. Unsere strukturellen Schwachstellen werden sich noch verschärfen, wenn die Union nicht zuerst ein wettbewerbsfähiges industrielles Ökosystem entwickelt, angemessene Infrastrukturen einrichtet, ihr Stromerzeugungssystem dekarbonisiert und konsolidiert und ihre Versorgungsketten sichert. Da die Union es mit internationalen Giganten zu tun hat, für die weder im Umwelt- noch im Wettbewerbsbereich die gleichen Regeln gelten, besteht die reale Gefahr, dass sie zunehmend von ausländischen Technologieeinfuhren abhängig wird. Infolgedessen wird die Union zweimal scheitern: erstens bei der Verringerung ihres CO₂-Fußabdrucks und zweitens bei der Konsolidierung ihrer Industrie.

3. Ergänzende Technologien, notwendige flankierende Maßnahmen

Angesichts dieser Unwägbarkeiten wäre es unklug, eine oder mehrere technische Optionen, die sich in der Zukunft als nützlich erweisen könnten, vorschnell und radikal zu verbieten; vielmehr sollten wir die Innovation fördern und versuchen, ergänzende Elemente zu den verschiedenen Technologien zu finden, die sich als erfolgreich erweisen. Diese Übergangstechnologien können sich als umweltfreundlich erweisen und ergänzende Lösungen für Mitgliedstaaten bieten, die mit großen wirtschaftlichen sozialen, geografischen und infrastrukturellen Unterschieden zu kämpfen haben. Zu diesem Zweck muss das Ziel für 2035 geringfügig geändert werden, um die deutliche Botschaft an die Branche aufrechtzuerhalten, dass wir die Dekarbonisierung vorantreiben müssen, während gleichzeitig genügend Spielraum für die Entwicklung effizienter alternativer Technologien erhalten bleiben muss. Daher wird eine Überprüfungsklausel für das Jahr 2027 eingeführt, wenn der Gesetzgeber besser in der Lage sein wird, zwischen diesen Unwägbarkeiten, dem technischen Fortschritt und den Marktentwicklungen zu differenzieren. Schließlich ist die Einrichtung eines Fonds für die Automobilindustrie notwendig, um die Ausbildung und Umschulung von Arbeitnehmern zu unterstützen, um die Zukunftsfähigkeit der europäischen Fertigungsindustrie zu gewährleisten, die sich durch Exzellenz auszeichnen und auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig sein muss.

Der Verfasser der Stellungnahme ist überzeugt, dass die EU mit diesen Empfehlungen ihre Umweltziele erreichen und ihren sozialen und industriellen Erfordernissen gerecht werden wird, um eine nachhaltigere und widerstandsfähigere europäische Wirtschaft zu schaffen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der EU bis 2050 und präsentiert 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.

Geänderter Text

(3) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der EU bis 2050. ***Um diese zu erreichen, muss die Kohärenz durch eine Reihe von Rechtstexten gewährleistet werden, die angesichts des Querschnittscharakters der Themen (AFIR, CO2 Cars, Verordnung über Batterien, RED II, LULUCF usw.) miteinander verflochten sind, zumal die Arbeitsorganisation des Parlaments bedeutet, dass die Arbeiten im Allgemeinen in den einzelnen Ausschüssen stattfinden, was bei den Verhandlungen über die verschiedenen Dossiers zu Problemen bei der Synchronisierung des Zeitplans führen kann. Es darf nicht zu einer regulatorischen Fragmentierung kommen, die widersprüchliche Signale aussendet und unvereinbare Ziele setzt. Der Grüne Deal*** präsentiert 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.

Or. fr

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(6) Alle Bereiche der Wirtschaft sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten, **insbesondere der Straßenverkehrssektor, da dieser der einzige Sektor ist, in dem die Emissionen seit den 1990er Jahren in der Union tendenziell angestiegen sind. Im Grünen Deal wurde das ehrgeizige Ziel festgelegt, die verkehrsbedingten Emissionen um 90 % zu senken, um bis 2050 in der EU CO₂-Neutralität zu erreichen.**

Or. fr

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind ein notwendiger Teil eines einheitlichen und kohärenten Rahmens, der für die Verwirklichung des Gesamtziels der Union, die Nettotreibhausgasemissionen zu senken, **unerlässlich ist.**

Geänderter Text

(7) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind ein notwendiger Teil eines einheitlichen und kohärenten Rahmens, der **unerlässlich ist** für die Verwirklichung des Gesamtziels der Union, die Nettotreibhausgasemissionen zu senken, **und um die Abhängigkeit Europas von importierten fossilen Brennstoffen zu verringern (227,5 Mrd. EUR im Jahr 2018 allein für die Einfuhr**

von Erdöl), insbesondere aufgrund des hohen Energieverbrauchs von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (94 %).

Or. fr

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Diese Verordnung ist Teil des Ziels der Union, die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu verringern. Mit dem zunehmenden Einsatz von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen werden die Emissionsquellen in der Automobilkette nach vorne verlagert. Durch die ausschließliche Konzentration auf die Auspuffemissionen wird die Wirksamkeit dieser Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Verringerung der Emissionen auf EU-Ebene immer mehr abnehmen. Unter diesen Umständen ist es erforderlich, dass die Kommission bis zum 31. Dezember 2023 eine harmonisierte Methode entwickelt, mit der die CO₂-Bilanz dieser Fahrzeuge („Bau – Nutzung – Stilllegung“) und der Energieverbrauch („Gewinnung/Erzeugung – Transport – Verbrauch“ oder Well-to-Tank) erfasst werden, um einen umfassenden Überblick über ihre Umweltauswirkungen zu erhalten, um die Kohärenz der zur Verwirklichung der Klimaziele der Union eingesetzten Mittel zu gewährleisten. Die Verordnung sollte 2027 überprüft werden, um diese erweiterte CO₂-Bilanzierung als neuen Indikator für die Verringerung der Emissionen des Sektors aufzunehmen, der besser geeignet ist, die tatsächliche CO₂-Bilanz von Personenkraftwagen und

leichten Nutzfahrzeugen widerzuspiegeln.

Or. fr

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7b) Die Überarbeitung dieser Verordnung ist zwar Teil der Bemühungen, die Umweltziele, nämlich das Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu erreichen, um den Klimawandel zu bekämpfen, sie sollte aber auch die erheblichen industriellen und sozialen Folgen dieses Prozesses berücksichtigen, um Beschäftigung und eine zugängliche Mobilität für alle zu gewährleisten..

Or. fr

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Eine Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 erfordert eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 festgelegt werden, um einen wesentlichen

(8) Eine Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 erfordert eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 festgelegt werden, um einen wesentlichen

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.

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. ***Angesichts der wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung des Straßenverkehrs müssen diese Maßnahmen jedoch sicherstellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und die soziale Akzeptanz des Übergangs erhalten bleiben.***

²⁵ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-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).

²⁵ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-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).

Or. fr

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Mit den verschärften Anforderungen an die Minderung der CO₂-Emissionen sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Verbraucherinnen und Verbrauchern, den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen und es soll sichergestellt werden,

Geänderter Text

(9) Mit den verschärften Anforderungen an die Minderung der CO₂-Emissionen 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 Verbraucherinnen und Verbrauchern, den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen und es soll

dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Im globalen Kontext muss **auch** die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU eine treibende Kraft des derzeitigen Übergangs zu emissionsfreier Mobilität sein. Die verschärften CO₂-Emissionsnormen **sind** in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen **sind und bleiben** verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen.

sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. **Die Automobilindustrie ist nach wie vor eine der tragenden Säulen der EU-Wirtschaft. Sie trägt 7 % zum BIP der EU bei, bietet 4,6 Millionen Arbeitsplätze und steht nach wie vor mit jährlichen Investitionen von 60 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung an der Spitze der technologischen Innovation. Die Industrie muss bei ihrem ökologischen und digitalen Wandel unterstützt werden, denn die europäischen Hersteller stehen heute vor einer dreifachen Herausforderung: verschärfte Umweltvorschriften, zunehmender Investitionsbedarf in Innovationen und verschärfter internationaler Wettbewerb.** Im globalen Kontext muss die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU **nach wie vor** eine treibende Kraft des derzeitigen Übergangs zu emissionsfreier Mobilität sein. Die verschärften CO₂-Emissionsnormen **müssen** in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral **bleiben**. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen **müssen** verschiedene Technologien verfügbar **bleiben**. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge **mit fortschrittlichen Biokraftstoffen oder synthetischen Kraftstoffen im Sinne der derzeit in Überarbeitung befindlichen Richtlinie (EU) 2018/2001^{1a}** gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen.

^{1a} **Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates**

vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

Or. fr

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Auch wenn batteriebetriebene Elektrofahrzeuge ein großes Potenzial zur Dekarbonisierung des Fuhrparks haben und gefördert werden sollten, rechtfertigen sie nicht die Aufgabe des Grundsatzes der Technologieneutralität, sondern sollten vielmehr in Verbindung mit anderen effizienten Technologien eingesetzt werden. Es ist wichtig zu betonen, dass keine Technologie „emissionsfrei“ oder ohne Auswirkungen auf die Umwelt ist, auch nicht diese Art von Fahrzeug (Kohlenstoffbilanz der Batterie, höheres Gewicht des Fahrzeugs, Herkunft des Stroms und Gewinnung von Rohstoffen). In diesem Zusammenhang sollte das Risiko von Versorgungsengpässen bewertet und angegangen werden, um die europäische Nachfrage vor dem Hintergrund des zunehmenden internationalen Drucks zur Gewinnung der für die Herstellung von Batterien benötigten Ressourcen zu decken, wobei Prognosen zufolge die Batterieproduktion bis 2050 um das Zwanzigfache steigen wird. Darüber hinaus müssen die Auswirkungen auf die Stromnetze (in Bezug auf Dekarbonisierung, Verfügbarkeit, Leistung und Standardisierung) oder auf die Einführung von Ladeinfrastrukturen (Ladestationsnetze, die dem Aktionsradius der Fahrzeuge entsprechen, hoher

*privater und öffentlicher
Investitionsbedarf) berücksichtigt werden.*

Or. fr

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(9b) Der Grundsatz der
Technologieneutralität ist von
grundlegender Bedeutung, um eine
Vielzahl von Lösungen zu gewährleisten,
Innovation und Entwicklung zu erhalten,
auch bei bahnbrechenden Technologien,
und um die Flexibilität des Marktes und
ein vielfältiges Spektrum an sozialen
Verhaltensweisen zu ermöglichen. Daher
ist es wichtig, dass wir den
Straßenverkehr nicht auf eine einzige
Technologie beschränken, sondern
Innovation und Komplementarität
zwischen effizienten alternativen
Technologien fördern, z. B. die
kombinierte Nutzung von
Hybridfahrzeugen und kohlenstoffarmen
Kraftstoffen. Darüber hinaus wäre ein
einheitlicher Ansatz („one size fits all“)
auf europäischer Ebene aufgrund der
großen wirtschaftlichen, sozialen,
geografischen und infrastrukturellen
Vielfalt innerhalb und zwischen den
Mitgliedstaaten erschwert, während ein
Mix ergänzender Technologien es jeder
Region ermöglicht, die am besten
geeigneten Lösungen zur Verringerung
ihrer Emissionen zu entwickeln.***

Or. fr

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO₂-Emissionsminderungsziele sowohl für neue Personenkraftwagen als auch für neue leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. **Die Bestimmung** der **Zielwerte sollte** ein starkes Signal **setzen**, um die Akzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und Innovationen in emissionsfreien Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

Geänderter Text

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO₂-Emissionsminderungsziele sowohl für neue Personenkraftwagen als auch für neue leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. **Diese Zielwerte sollten so festgelegt werden, dass der Grundsatz der Technologieneutralität gewahrt bleibt und gleichzeitig** ein starkes Signal **gesetzt wird**, um die Akzeptanz emissionsfreier **und emissionsarmer** Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und Innovationen in emissionsfreien Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen..

Or. fr

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO₂-Emissionsnormen sollten von einer europäischen Strategie begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge und der Entwicklung der entsprechenden Technologien, dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. **Gegebenenfalls** sollte **eine** finanzielle Unterstützung auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, z. B. durch den

Geänderter Text

(11) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO₂-Emissionsnormen sollten von einer europäischen Strategie begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier **und emissionsarmer** Fahrzeuge und der Entwicklung der entsprechenden Technologien, dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. **Daher** sollte **die** finanzielle Unterstützung auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten

Europäischen Sozialfonds Plus, den Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Instrumente des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans Next Generation EU im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen **in Betracht** gezogen werden, um private Investitionen anzuregen. Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.

verstärkt werden, z. B. durch den Europäischen Sozialfonds Plus, den Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, die Aufbau- und Resilienzfazilität, **den Fonds zur Unterstützung der Automobilindustrie** und andere Instrumente des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans Next Generation EU im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen in Betracht gezogen werden, um private Investitionen anzuregen. Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.

Or. fr

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen wird strukturell zu erheblichen Arbeitsplatzverlusten in der Automobilindustrie führen, von Herstellern und Zulieferern bis hin zu damit verbundenen Wartungs- und Reparaturdienstleistungen. Um die sozialen Folgen des Übergangs zu bewältigen, sollte ein spezieller Fonds zur Unterstützung des Sektors eingerichtet werden, um die Umschulung, Weiterqualifizierung und Ausbildung von Arbeitnehmern in der Automobilindustrie, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu unterstützen. Dieser Fonds sollte aus dem Gesamthaushaltsplan der Union und aus

den Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgestattet werden.

Or. fr

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11b) Das langfristige Ziel einer komplett CO₂-freien europäischen Mobilität kann nicht ohne technologische Innovation und technischen Fortschritt erreicht werden. In diesem Sinne und angesichts des zunehmenden internationalen Wettbewerbs ist es unerlässlich, dass die EU und die Mitgliedstaaten ihre Bemühungen zur Erforschung und Entwicklung von Initiativen zur Stärkung möglicher Synergien in der Branche – wie zum Beispiel die neue EU-Batterieallianz – fortsetzen und öffentliche sowie private Investitionen in Forschung und Innovation im europäischen Automobilsektor fördern, um die Technologieführerschaft der EU in dieser Branche zu behaupten, auf europäischem Boden industrielle Spitzenleistungen bei den Zukunftstechnologien zu entwickeln und die Tragfähigkeit ihrer industriellen Basis und deren Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten dauerhaft sicherzustellen.

Or. fr

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

(12) In der Aktualisierung der neuen Industriestrategie²⁶ ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext sollte ein Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität entwickelt werden, um den Übergang der Wertschöpfungskette der Automobilbranche zu begleiten. Im Rahmen dieses Transformationspfads sollte den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden und zudem sollte er auf die europäische Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt gestützt sein, um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, sollten in diesen Transformationspfad ebenfalls eingehen. Die mit diesem umfassenden Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität erzielten Fortschritte sollten alle zwei Jahre als Teil eines von der Kommission vorzulegenden Fortschrittsbericht kontrolliert werden, wobei u. a. die Fortschritte in der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Preisentwicklung, die Fortschritte der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, das Potenzial innovativer Technologien für die Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die internationale

(12) In der Aktualisierung der neuen Industriestrategie²⁶ ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext sollte ein Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität entwickelt werden, um den Übergang der Wertschöpfungskette der Automobilbranche zu begleiten. Im Rahmen dieses Transformationspfads sollte den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden und zudem sollte er auf die europäische Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt gestützt sein, um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, sollten in diesen Transformationspfad ebenfalls eingehen. Die mit diesem umfassenden Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität erzielten Fortschritte sollten alle zwei Jahre als Teil eines von der Kommission vorzulegenden Fortschrittsbericht kontrolliert werden, wobei u. a. die Fortschritte in der Verbreitung emissionsfreier **und emissionsarmer** Fahrzeuge, ihre Preisentwicklung, die Fortschritte der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, das Potenzial innovativer Technologien für die Verwirklichung einer klimaneutralen

Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen in die Wertschöpfungskette der Automobilbranche, die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften und die Umstellung von Tätigkeiten zu untersuchen sind. Dieser Fortschrittsbericht wird außerdem auf den Fortschrittsberichten aufbauen, die die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe übermitteln. Die Kommission sollte die Sozialpartner bei der Erstellung des Fortschrittsberichts konsultieren und die Ergebnisse in den sozialen Dialog aufnehmen. Die Innovationen in der Lieferkette der Automobilbranche schreiten voran. Innovative Technologien wie die Erzeugung von E-Fuels mit CO₂-Gewinnung aus der Luft könnten, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten. Die Kommission sollte daher den Fortschritt des Innovationsstands in diesem Sektor als Teil ihres Fortschrittsberichts verfolgen.

²⁶ Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).²⁶ Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).

Mobilität, die internationale Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen in die Wertschöpfungskette der Automobilbranche, die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften und die Umstellung von Tätigkeiten zu untersuchen sind. Dieser Fortschrittsbericht wird außerdem auf den Fortschrittsberichten aufbauen, die die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe übermitteln. Die Kommission sollte die Sozialpartner bei der Erstellung des Fortschrittsberichts konsultieren und die Ergebnisse in den sozialen Dialog aufnehmen. Die Innovationen in der Lieferkette der Automobilbranche schreiten voran. Innovative Technologien wie die Erzeugung von **fortschrittlichen Biokraftstoffen** oder E-Fuels mit CO₂-Gewinnung aus der Luft könnten, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten. Die Kommission sollte daher den Fortschritt des Innovationsstands in diesem Sektor als Teil ihres Fortschrittsberichts verfolgen.

²⁶ Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).²⁶ Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).

Or. fr

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Für den Fortbestand der europäischen Industrie und die Stärkung der strategischen Autonomie der Union ist es auch von entscheidender Bedeutung, dass die Kommission mit den Mitgliedstaaten und Akteuren der Industrie zusammenarbeitet, um die Lieferkette für strategische Materialien und seltene Erden, die für die neuen dekarbonisierten Technologien benötigt werden, zu sichern.

Or. fr

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Diese Verordnung gilt zwar nur für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden, es ist jedoch wichtig, sie in einen umfassenderen unionsweiten Aktionsplan zur Dekarbonisierung der bestehenden Flotte einzubetten. Die derzeitige Flotte wird aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Erneuerung der Flotte noch lange ein Faktor sein, der die Umweltleistung mindert. Um die Emissionen der bestehenden Flotte schneller zu verringern, ist es von größter Bedeutung, dass die Kommission rasch legislative Maßnahmen vorschlägt, um einen günstigen Rahmen für die Nachrüstung zu schaffen und die Nutzung kohlenstoffarmer Kraftstoffe zu fördern,

die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf andere Verkehrsträger zu beschleunigen und Anreize für eine umweltfreundlichere Nutzung (u. a. durch Fahrgemeinschaften, sanfte Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel in Städten) zu schaffen.

Or. fr

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Die EU-weiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ zu ergänzen.

²⁷ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Geänderter Text

(13) Die EU-weiten Flottenziele **der vorliegenden Verordnung** sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ zu ergänzen.

²⁷ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Or. fr

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) 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 Emissionsreduktionsziele dieser Verordnung, einschließlich der Zwischenziele, mit einer Erhöhung der Ziele 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 unerlässlich, dass weiter und verstärkt in deren Aufbau investiert wird. Um dieses Ziel zu verwirklichen, müssen 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.

Or. fr

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Da die Hersteller ausreichend Flexibilität für die Anpassung ihrer Flotten in der Zeit erhalten sollten, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ist es

Geänderter Text

(14) Da die Hersteller ausreichend Flexibilität für die Anpassung ihrer Flotten in der Zeit erhalten sollten, um den Übergang zu emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen

zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.

kosteneffizient meistern zu können, ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen. ***Um die Wirksamkeit dieser Verordnung im Rahmen von Marktentwicklungen, technologischen Fortschritten und dem Emissionsreduktionsziel der Union sicherzustellen, sollte diese Verordnung im Jahr 2027 überprüft werden.***

Or. fr

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Die erforderlichen Emissionsminderungsanstrengungen, um die EU-weiten Flottenziele zu erreichen, werden mithilfe einer Grenzwertkurve, die auf der Durchschnittsmasse der EU-Flotte neuer Fahrzeuge und der Flotte neuer Fahrzeuge des Herstellers basiert, auf die Hersteller verteilt. ***Zwar ist es zweckmäßig, diesen Mechanismus beizubehalten, jedoch*** muss verhindert werden, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele negativ wird. Daher ist zu präzisieren, dass im Fall eines solchen Ergebnisses die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g CO₂/km gesetzt werden soll.

Geänderter Text

(17) Die erforderlichen Emissionsminderungsanstrengungen, um die EU-weiten Flottenziele zu erreichen, werden mithilfe einer Grenzwertkurve, die auf der Durchschnittsmasse der EU-Flotte neuer Fahrzeuge und der Flotte neuer Fahrzeuge des Herstellers basiert, auf die Hersteller verteilt. ***Es*** muss verhindert werden, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele negativ wird. Daher ist zu präzisieren, dass im Fall eines solchen Ergebnisses die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g CO₂/km gesetzt werden soll.

Or. fr

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

(17a) Die Verwendung eines auf der Masse beruhenden Parameters für den Nutzwert zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen eines Herstellers sollte in Bezug auf Personenkraftwagen bis 2025 beibehalten werden. Das zunehmende Gewicht der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge konnte von Herstellern als Möglichkeit zur Festlegung weniger ambitionierter Zielvorgaben herangezogen werden, obwohl schwerere Fahrzeuge nachteilige Auswirkungen auf die Energieeffizienz (aufgrund eines höheren Kraftstoff- bzw. Energieverbrauchs), den städtischen Raum und die Straßenverkehrssicherheit (aufgrund heftigerer Zusammenstöße) und die menschliche Gesundheit (aufgrund von höheren nicht motorbedingten Emissionen) haben. Die Kommission sollte daher Vorschläge ausarbeiten, um Anreize für eine Verringerung der Masse, auch bei emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, zu bieten und so die Herstellung von Fahrzeugen mit geringerem Materialbedarf zu fördern.

Or. fr

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/631 zur Erreichung der für 2030 und darüber hinaus festgelegten Ziele gemacht werden, sollten **2026** überprüft werden. In dieser Überprüfung sollten alle Aspekte

Geänderter Text

(23) Die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/631 zur Erreichung der für 2030 und darüber hinaus festgelegten Ziele gemacht werden, sollten **2027** überprüft werden. In dieser Überprüfung sollten alle Aspekte

berücksichtigt werden, die in den alle zwei Jahre vorzulegenden Berichten enthalten sind.

berücksichtigt werden, die in den alle zwei Jahre vorzulegenden Berichten enthalten sind.

Or. fr

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24) In Anwendung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/631 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 Emissionsüberschreitungsabgabe gelten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.

entfällt

Or. fr

Änderungsantrag 24

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe -a (neu)
Verordnung (EU) 2019/631
Artikel 1 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(-a) Folgender Absatz wird eingefügt:
„Die vorliegende Verordnung wird bis
spätestens 31. Dezember 2027 überprüft**

und durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, um neben den Auspuffemissionen auch die CO₂-Gesamtbilanz des Fahrzeugs und des verwendeten Kraftstoffs auf der Grundlage der entwickelten Methoden gemäß Artikel 7 Absatz 10 und Artikel 12 Absatz 3a einzubeziehen, um sicherzustellen, dass die Emissionen des Sektors mit dem von der Union angestrebten Ziel der CO₂-Neutralität im Einklang stehen. “

Or. fr

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 1 – Absatz 5a – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um **100 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.3 ermittelt wird;

Geänderter Text

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um **95 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.3 ermittelt wird, **um einen Restanteil für das Inverkehrbringen emissionsarmer aufladbarer Hybridfahrzeuge beizubehalten;**

Or. fr

Begründung

Die Einführung eines Ziels zur Reduktion der Auspuffemissionen um 100 % verstößt gegen den Grundsatz der Technologieneutralität, da damit de facto jede nicht elektrische Technologie verboten wird.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe b

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 1 – Absatz 5a – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um **100 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.3 ermittelt wird.

Geänderter Text

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um **95 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.3 ermittelt wird.

Or. fr

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Es wird eine neue Begriffsbestimmung eingefügt:

„aa) „aufladbares Hybridfahrzeug“ (oder Plug-in-Hybrid) ein Fahrzeug, das durch eine Kombination aus einem Elektromotor mit einer wiederaufladbaren Batterie und einem Verbrennungsmotor angetrieben wird, die zusammen oder getrennt betrieben werden können; “

Or. fr

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Absatz 10 erhält folgende Fassung:

„(10) Die Kommission entwickelt bis spätestens 31. Dezember 2023 eine gemeinsame Methode der Union für die Bewertung und harmonisierte Übermittlung der Daten in Bezug auf die CO₂-Emissionen von in der Union in Verkehr gebrachten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen während ihres gesamten Lebenszyklus. Die Kommission übermittelt diese Methode dem Europäischen Parlament und dem Rat, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen, beispielsweise Legislativvorschlägen.“

Or. fr

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a b (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 7 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ab) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(10a) „Ab dem 1. Januar 2024 können Hersteller die Daten über die CO₂-Emissionen während des gesamten Lebenszyklus von in der Union in Verkehr gebrachten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß Absatz 10 freiwillig an die in Absatz 6 genannten zuständigen Behörden und an die Mitgliedstaaten übermitteln, die sie anschließend gemäß Absatz 2 an die Kommission übermitteln. Ab dem 1. Januar 2028 werden diese Daten in die

*in Anhang II Teil A und Anhang III
Teil A aufgeführten Informationen
aufgenommen. “*

Or. fr

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/631
Artikel 8 – Absatz 4

Derzeitiger Wortlaut

(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe **gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.**

Geänderter Text

5a) Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe **werden einem Unterstützungsfonds für die Automobilbranche, die Automobilhersteller, ihre Zulieferer sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Wartung und Reparatur umfasst, zugewiesen. Dieser Fonds dient der Umschulung und Ausbildung von Arbeitnehmern, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen, zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft.**“

Or. fr

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)
Verordnung (EU) 2019/631
Artikel 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Folgender Artikel wird eingefügt:
„Artikel 8a

Einrichtung eines Unterstützungsfonds

(1) Mit der vorliegenden Verordnung wird der Unterstützungsfonds für die Automobilbranche eingerichtet, um diese Branche, die aufgrund des Übergangs zu einer klimaneutralen Mobilität bis 2050 schwerwiegenden sozioökonomischen Herausforderungen gegenübersteht, zu unterstützen. Die Maßnahmen und Investitionen, für die Unterstützung aus dem Unterstützungsfonds für die Automobilbranche bereitgestellt wird, kommen Arbeitnehmern in der Automobilbranche, die Automobilhersteller, ihre Zulieferer sowie die damit verbundenen Bereiche der Wartung und Reparatur umfasst, zugute.

(2) Aus dem Unterstützungsfonds für die Automobilbranche wird das Ziel „Investitionen in Beschäftigung und Wachstum“ in allen Mitgliedstaaten unterstützt. Die Mitgliedstaaten erhalten Unterstützung für die Finanzierung von Maßnahmen und Investitionen, mit denen den wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Übergangs begegnet werden soll, insbesondere in Bezug auf Umschulungen und erwartete Arbeitsplatzverluste in der Automobilbranche, auch in kleinen und mittleren Unternehmen.

(3) Die dem Unterstützungsfonds für die Automobilbranche im Rahmen des Ziels „Investitionen in Beschäftigung und Wachstum“ zugewiesenen Mittel stammen aus dem Unionshaushalt und den Beträgen der Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 8 dieser Verordnung.

(4) Nach Maßgabe von Absatz 1 werden aus dem Unterstützungsfonds für die Automobilbranche ausschließlich folgende Tätigkeiten unterstützt:

- a) Umschulung von Arbeitnehmern;*
- b) Unterstützung bei der Arbeitssuche und aktive Eingliederung*

Arbeitssuchender;

c) Investitionen in die Umstellung der Wirtschaftsstruktur. “

Or. fr

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 12 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) In Artikel 12 wird der folgende Absatz eingefügt:

„(3a) Die Kommission entwickelt bis spätestens 31. Dezember 2023 eine gemeinsame Methode der Union für die Bewertung und harmonisierte Übermittlung der Daten in Bezug auf die CO₂-Emissionen im Zusammenhang mit dem Kraftstoff- und Energieverbrauch von in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeugen während ihres gesamten Lebenszyklus. “

Or. fr

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 14 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(1) Die Werte M_0 und TM_0 gemäß Anhang I Teile A und B werden wie folgt

(7a) Artikel 14 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Werte M_0 und TM_0 gemäß Anhang I Teile A und B werden wie folgt

angepasst:

- a) bis 31. Oktober 2020 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil A Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen Personenkraftwagen, die 2017, 2018 und 2019 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024;
- b) bis zum 31. Oktober 2022 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil B Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die 2019, 2020 und 2021 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt ab 2024;
- c) bis 31. Oktober 2022 wird der indikative Wert TM_0 für das Jahr 2025 als jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller **neuen Personenkraftwagen und** neuen leichten Nutzfahrzeuge, die im Jahr 2021 registriert wurden, festgelegt;
- d) bis 31. Oktober 2024 und danach alle zwei Jahre wird der Wert TM_0 in Anhang I **Teile A und B** an die jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller **neuen Personenkraftwagen und** neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in den vorangegangenen zwei Kalenderjahren registriert wurden, beginnend mit den Jahren 2022 und 2023, angepasst. Die neuen TM_0 -Werte gelten ab dem 1. Januar des Kalenderjahres nach dem Zeitpunkt der Anpassung.

angepasst:

- a) bis 31. Oktober 2020 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil A Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen Personenkraftwagen, die 2017, 2018 und 2019 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024;
- b) bis zum 31. Oktober 2022 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil B Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die 2019, 2020 und 2021 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt ab 2024;
- c) bis 31. Oktober 2022 wird der indikative Wert TM_0 für das Jahr 2025 als jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die im Jahr 2021 registriert wurden, festgelegt;
- d) bis 31. Oktober 2024 und danach alle zwei Jahre wird der Wert TM_0 in Anhang I **Teil B** an die jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in den vorangegangenen zwei Kalenderjahren registriert wurden, beginnend mit den Jahren 2022 und 2023, angepasst. Die neuen TM_0 -Werte gelten ab dem 1. Januar des Kalenderjahres nach dem Zeitpunkt der Anpassung. “

Or. fr

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Verordnung (EU) 2019/631
Artikel 14a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des Übergangs.

Geänderter Text

Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. ***In dem Bericht wird geprüft und bewertet, ob es angezeigt ist, die vorliegende Verordnung zu ändern, um ein ganzheitliches und umfassendes Konzept in Bezug auf Emissionen zu verfolgen, das auf den in Artikel 7 Absatz 10 und Artikel 12 Absatz 3a entwickelten Methoden beruht.*** Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des Übergangs.

Or. fr

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Verordnung (EU) 2019/631
Artikel 14a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer

Geänderter Text

In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, ***der Übergang von einem Konzept, das sich nur auf die Auspuffemissionen stützt, zu einem ganzheitlichen Konzept, bei dem die Emissionen während des Lebenszyklus analysiert werden, ein CO₂-Grenzwert in Gramm für die Definition emissionsarmer Fahrzeuge und gegebenenfalls dessen Überarbeitung,*** Fortschritte bei der

klimaneutralen Mobilität, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher, Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen.

Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher, Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen.

Or. fr

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 15 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Im Jahr **2028** führt die Kommission gestützt auf die alle zwei Jahre vorgelegten Berichte 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 gestützt auf die alle zwei Jahre vorgelegten Berichte 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.

Or. fr

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigelegt.

Geänderter Text

Dem Bericht **wird** ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigelegt.

Or. fr

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe d a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Anhang I – Teil A – Abschnitt 6.2.1

Derzeitiger Wortlaut

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2025 bis 2029

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ + $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ im Einklang mit Nummer 6.1.1 bestimmt;

a_{2025}

$a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}$

*durchschnittliche Emissionen*₂₀₂₁

Dabei ist:

a_{2021} die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (unabhängige Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes im Jahr 2021

Geänderter Text

(da) Abschnitt 6.2.1 erhält folgende Fassung:

„Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2025 bis 2029

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₂₅

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ im Einklang mit Nummer 6.1.1 bestimmt; “

zugelassenen neuen Personenkraftwagens festgelegt wird;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im Jahr 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagen jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;

TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neuen Personenkraftwagen des Herstellers, die in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassen werden;

TM₀ der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert im Kilogramm (kg).

Or. fr

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe f
Verordnung (EU) 2019/631
Anhang I – Teil A – Abschnitt 6.3.2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6.3.2 Spezifische Emissionsziele von 2030 bis 2034

Spezifisches Emissionsziel = EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ + $a_{2030} (TM - TM_0)$

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot EUfleet - widetarget_{2030}}{averageemissions_{2021}}$$

dabei ist:

a₂₀₂₁ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;
durchschnittliche Emissionen²⁰²¹ TM

6.3.2 Spezifische Emissionsziele von 2030 bis 2034

Spezifisches Emissionsziel = EU-weites Flottenziel₂₀₃₀

wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM₀ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

Or. fr