



ANGENOMMENE TEXTE

P8_TA(2018)0370

Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 3. Oktober 2018 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

¹ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A8-0287/2018).

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) **Nach der eindeutigen Zielsetzung der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität¹⁶ müssen die verkehrsbedingten Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis Mitte des Jahrhunderts um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen.** Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, müssen drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten.

Geänderter Text

(3) **Der Verkehrssektor ist der einzige große Wirtschaftssektor in der Union, in dem die Treibhausgasemissionen weiterhin steigen. Um die Verpflichtungen einhalten zu können, die die Union auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) im Jahr 2015 in Paris eingegangen ist, muss die Verringerung der CO₂-Emissionen des gesamten Verkehrssektors beschleunigt werden, und die Treibhausgasemissionen dieses Sektors müssen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung null aufweisen.** Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit **erheblich** beeinträchtigen **und der Umwelt in starkem Maße schaden**, müssen **ebenfalls** drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten.

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) **Die Entwicklung von Forschungs-, Versorgungs-, Verarbeitungs- und Herstellungsstrategien für Neuentwicklungen im Bereich leichte**

Bauteile ist unerlässlich, um Fortschritte beim Übergang zu emissionsarmen Fahrzeugen im Kraftfahrzeugbereich erzielen zu können. Es wird zunehmend an Rohstoffen aus Naturfasern und ihren Verbundwerkstoffen geforscht, da die Rolle der Bioökonomie und der erneuerbaren, recyclingfähigen und nachhaltigen Produkte, die sie hervorbringen kann, im Allgemeinen an Bedeutung gewinnt. Diese Entwicklungen müssen so gestaltet sein, dass ein Verständnis für die Beschränkungen bei natürlichen Ressourcen und der Verfügbarkeit von Land und folglich für die Notwendigkeit geschaffen wird, nachhaltige Lösungen für das Ende des Lebenszyklus zu bieten.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Ein sozialverträglicher und gerechter Übergang zu emissionsfreier Mobilität bis Mitte des Jahrhunderts erfordert Veränderungen in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette, wobei die potenziell negativen Auswirkungen auf Bürger und Regionen in allen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Es ist wichtig, die sozialen Folgen des Übergangs zu berücksichtigen und den Auswirkungen auf Arbeitsplätze proaktiv entgegenzuwirken. Daher ist es äußerst wichtig, dass die derzeitigen Maßnahmen mit gezielten Maßnahmen auf EU-Ebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene zur Neuqualifizierung, Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitnehmern sowie mit Initiativen in Bezug auf Bildung und Stellensuche in betroffenen Gemeinden und Regionen einhergehen, die in engem Dialog mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden durchgeführt werden.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) Ein erfolgreicher Übergang hin zu emissionsfreier Mobilität erfordert einen gemeinsamen politischen Rahmen für Fahrzeuge, Infrastrukturen, Stromnetze, nachhaltige Batterieherstellung und -versorgung sowie nachhaltiges Recycling von Batterien, innerhalb dessen Anreize zur Förderung von Wirtschaft und Beschäftigung übergreifend über die europäische, nationale, regionale und lokale Ebene hinweg verbunden und durch stärkere Finanzierungsinstrumente der Union gefördert werden.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) In den Schlussfolgerungen vom Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat bis 2030 eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 30 % gegenüber 2005 in den Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen. Der Straßenverkehr trägt wesentlich zu den Emissionen dieser Sektoren bei und seine Emissionen liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Wenn die straßenverkehrsbedingten Emissionen weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen *aufheben*, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.

(6) Die straßenverkehrsbedingten Emissionen liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990 *und heben dadurch* die Reduzierungen *auf*, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass diese Verordnungen relevant und im Großen und Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können.

Geänderter Text

(9) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass diese Verordnungen relevant und im Großen und Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können. ***Diese Bewertung ergab jedoch auch, dass die tatsächlich erzielten CO₂-Einsparungen deutlich geringer sind, als die bei den Typgenehmigungsprüfungen ausgewiesenen Emissionsleistungen erwarten ließen, und dass die „Emissionslücke“ zwischen der Emissionsleistung bei der Typgenehmigungsprüfung und jener im tatsächlichen Fahrbetrieb die Wirksamkeit von CO₂-Emissionsnormen erheblich beeinträchtigt und das Vertrauen der Verbraucher in die potenziellen Kraftstoffeinsparungen neuer Fahrzeuge stark erschüttert hat.***

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Damit sichergestellt ist, dass diese Verordnung wirksam ist, sollten Reduzierungen der CO₂-Emissionen zu Bedingungen erzielt werden, wie sie im normalen Betrieb und bei normaler Nutzung des Fahrzeugs auftreten. Deshalb sollten Abschaltvorrichtungen in

dieser Verordnung streng verboten werden, und die Behörden sollten die Instrumente an die Hand bekommen, die sie benötigen, um für die Befolgung dieses Verbots zu sorgen.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) *Es ist wichtig, dass* die verlangten Reduzierungen der CO₂-Emissionen *so* festgelegt werden, *dass* für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben *sind*.

Geänderter Text

(12) *Indem* die verlangten Reduzierungen der CO₂-Emissionen festgelegt werden, *sind* für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Bei der Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} durch die Kommission im Jahr 2016 wurde festgestellt, dass eine weitere Klarstellung und Vereinfachung der Rechtsvorschriften erforderlich ist, wodurch ihre Relevanz, Effektivität, Effizienz und Kohärenz verbessert werden können. Durch die Empfehlung (EU) 2017/948^{1b} der Kommission soll eine einheitliche Anwendung der Richtlinie 1999/94/EG gefördert werden. Dennoch könnte mit besser konzipierten und weiter vereinheitlichten Vorgaben der Union für die Fahrzeugkennzeichnung, durch die Verbraucher vergleichbare, zuverlässige und benutzerfreundliche Informationen

über die Vorteile emissionsarmer Fahrzeuge, einschließlich Informationen über Luftschadstoffe und Betriebskosten – zusätzlich zu den Informationen über CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – erhalten, die Verbreitung der kraftstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge in der Union unterstützt werden. Die Kommission sollte die Richtlinie 1999/94/EG daher bis spätestens 31. Dezember 2019 überarbeiten und einen entsprechenden Legislativvorschlag unterbreiten. Darüber hinaus könnte analog zur Personenkraftwagenbranche auch die Branche der leichten Nutzfahrzeuge von der Einführung einer solchen Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen profitieren. Daher sollte die Kommission diese Optionen auch für diese Branche prüfen und gegebenenfalls entsprechende Legislativvorschläge unterbreiten.

^{1a} Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16).

^{1b} Empfehlung (EU) 2017/948 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Verwendung von nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigten und gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerten bei der Bereitstellung von Verbraucherinformationen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 142 vom 2.6.2017, S. 100).

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) **Daher sollten für** das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwerte für die Minderung der Emissionen der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen für **2030** beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Zeichen, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.

Geänderter Text

(13) **Für** das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 **sollten** Zielwerte für die Minderung der Emissionen der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen **der Union für 2030 und darüber hinaus** beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Zeichen, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf. **Um die Dynamik der Emissionsminderung über das Jahr 2030 hinaus aufrechtzuerhalten, sollte ab dem 1. Januar 2031 zumindest dieselbe Strategie bei der Emissionsminderung weiterverfolgt werden, um eine weitere Verringerung der CO₂-Emissionen der Branche im Einklang mit den Verpflichtungen aus dem Pariser Übereinkommen zu ermöglichen.**

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in diesem Bereich eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und die globale Automobilbranche verändert sich durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten

Geänderter Text

(14) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in diesem Bereich eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und die globale Automobilbranche verändert sich durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten

Mobilitätslösungen rasant. Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der **besondere Anreize** im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, einen großen Binnenmarkt schafft und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.

Mobilitätslösungen rasant. **Wenn die Wirtschaft in der Union die notwendige Energiewende im Verkehrssektor zu spät vollzieht, läuft sie Gefahr, ihre Spitzenposition zu verlieren.** Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der **einen besonderen politischen Mechanismus** im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, einen großen Binnenmarkt schafft und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) Das langfristige Ziel einer vollständig CO₂-freien Mobilität in der EU 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 Sondierung und Entwicklung von Initiativen zur Stärkung möglicher Synergien in der Branche – wie zum Beispiel die neue Europäische 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 und die Tragfähigkeit ihrer industriellen Basis und deren Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten dauerhaft sicherzustellen.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Ein spezieller *Anreizmechanismus* sollte eingeführt werden *sollte*, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieses *Anrechnungssystem* sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert.

Geänderter Text

(15) Ein spezieller *politischer Mechanismus* sollte eingeführt werden, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu *beschleunigen und zu* erleichtern. Dieses *Anrechnungs- und Belastungssystem* sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert *und die Investitionssicherheit für den rechtzeitigen und bedarfsgerechten Ausbau der erforderlichen Ladeinfrastruktur gewährleistet.*

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Die Festlegung einer Benchmark für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung und *den Einsatz* solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.

Geänderter Text

(16) Die Festlegung einer *strikten* Benchmark für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung, *den Einsatz* und *die Vermarktung* solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Bei der Festsetzung der **Gutschriften** für **emissionsfreie** und **emissionsarme** Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen gewährt wird. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17) Bei der Festsetzung der **Benchmarks** für **den Anteil emissionsfreier** und **emissionsarmer** Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen gewährt wird, **während ein Hersteller, der den Benchmarkwert nicht erfüllt, ein strengeres CO₂-Ziel erfüllen müsste**. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.

(17a) Es sollten rechtzeitig und in ausreichendem Maße Investitionen sowohl in die Herstellung und Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen als auch in die gesamte dazugehörige Infrastruktur – einschließlich in nachhaltige Batterieherstellung und -versorgung sowie nachhaltiges Recycling von Batterien – getätigt werden. Verschiedene Unterstützungsinstrumente auf Unions-

und nationaler Ebene müssen wirksam zusammenarbeiten, um beträchtliche öffentliche und private Investitionen zu mobilisieren und Anreize dafür zu schaffen. Die Lade- und Tankstelleninfrastruktur muss schnell eingerichtet werden, um das Vertrauen von Verbrauchern zu gewinnen und den Fahrzeugherstellern Sicherheit zu bieten. Die Herstellung von Batterien und Batteriezellen in der Union, wenn möglich in der Nähe von Fahrzeugproduktionsstätten, sollte daher unterstützt werden.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Jedoch sollte sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze zu überprüfen, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.

Geänderter Text

(23) Jedoch sollte sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze zu überprüfen ***und sie nach unten anzupassen***, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(25a) Es sollte eine technische Lösung für die Fälle gefunden werden, in denen sich durch den Einbau einer elektrischen Batterie das Gewicht von schweren leichten Nutzfahrzeugen der Klasse N1 Typ III derart erhöhen könnte, dass sie in die Klasse N2 einzustufen sind.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 37

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(37) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge werden in der Union in einheitlicher Weise nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Methodik gemessen. Um den mit der vorliegenden Verordnung verbundenen Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Zulassungen von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen in der Union beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung ***soweit wie möglich*** harmonisiert werden. Daher sollte klar festgelegt werden, dass die zuständigen Behörden für die Bereitstellung richtiger und vollständiger Daten verantwortlich sind sowie dass diese Behörden und die Kommission effektiv zusammenarbeiten müssen, um Probleme mit der Datenqualität zu beheben.

(37) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge werden in der Union in einheitlicher Weise nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Methodik gemessen. Um den mit der vorliegenden Verordnung verbundenen Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Zulassungen von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen in der Union beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung harmonisiert werden. Daher sollte klar festgelegt werden, dass die zuständigen Behörden für die Bereitstellung richtiger und vollständiger Daten verantwortlich sind sowie dass diese Behörden und die Kommission effektiv zusammenarbeiten müssen, um Probleme mit der Datenqualität zu beheben.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38

Vorschlag der Kommission

(38) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union gelten.

Geänderter Text

(38) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union gelten ***und dazu verwendet werden, zu einem gerechten Übergang zur emissionsfreien Mobilität beizutragen. Diese Mittel sollten auch zur Ergänzung gezielter Maßnahmen zur Neuqualifizierung, Weiterqualifizierung und Ausbildung von Arbeitnehmern, die vom Strukturwandel in der Automobilindustrie betroffen sind, sowie für Initiativen in Bezug auf Arbeitsplatzwechsel und Stellensuche in engem Dialog mit den Sozialpartnern, den Gemeinden und den zuständigen Behörden in den von der Verlagerung von Arbeitsplätzen betroffenen Regionen verwendet werden.***

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41

Vorschlag der Kommission

(41) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren ist. Im Einklang mit der Stellungnahme im Rahmen des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²³ und

Geänderter Text

(41) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren ist. Im Einklang mit der Stellungnahme im Rahmen des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²³ und

der Empfehlung des Europäischen Parlaments im Anschluss an seine Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie²⁴ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann. Die Kommission sollte die Befugnis haben, die öffentliche Verfügbarkeit *solcher Daten* zu gewährleisten und *erforderlichenfalls* die Verfahren zur *Ermittlung und Sammlung der* zur Durchführung solcher Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln.

²³ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „Closing the gap between light-

der Empfehlung des Europäischen Parlaments im Anschluss an seine Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie²⁴ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann. ***Dass der Typgenehmigungswert repräsentativ für die Emissionen im realen Fahrbetrieb ist, kann am zuverlässigsten durch die Einführung eines Tests für die CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb erreicht werden. Daher sollte die Kommission mittels delegierter Rechtsakte und unter Berücksichtigung der Zweckmäßigkeit der Verwendung des PEMS den Test zur Messung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb entwickeln und ihn spätestens zwei Jahre nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung einführen. Bis dieser Test zur Anwendung kommt, sollte jedoch die Einhaltung dieser Verordnung sichergestellt werden, indem von den Herstellern gemeldete Daten aus den Kraftstoffverbrauchszählern in Verbindung mit einem Grenzwert verwendet werden, der für jeden Hersteller bis zum Jahr 2021 als prozentuale Differenz festgelegt wird, die nicht überschritten werden darf.*** Die Kommission sollte die Befugnis haben, die öffentliche Verfügbarkeit von ***Kraftstoffverbrauchsdaten*** zu gewährleisten und die Verfahren zur ***Meldung dieser*** zur Durchführung solcher Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln. ***Die Kommission sollte angemessene Maßnahmen ergreifen, falls die Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung an die CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb nicht einhalten.***

²³ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „Closing the gap between light-

duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Überbrückung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge und Labortests).

²⁴ Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2016/2908(RSP)).

duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Überbrückung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge und Labortests).

²⁴ Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2016/2908(RSP)).

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(41a) Derzeit gibt es kein einheitliches Verfahren zur Beurteilung der Lebenszyklusemissionen leichter Nutzfahrzeuge. Es ist angebracht, dass die Kommission eine solche Analyse bis 2026 zur Verfügung stellt, um ein umfassendes Bild der CO₂-Emissionen in der Branche leichter Nutzfahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck sollte die Kommission mittels delegierter Rechtsakte ein gemeinsames Unionsverfahren entwickeln, gemäß dem Hersteller ab 2025 auf einheitliche Weise die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus für alle Kraftstoffarten und Antriebssysteme melden, die sie auf den Markt bringen. Diese Methode sollte auch mit den einschlägigen ISO-Normen im Einklang stehen und dem Treibhauspotenzial der Fahrzeugemissionen Rechnung tragen, die von der Quelle zum Tank („Well-to-Tank“), vom Tank zum Rad („Tank-to-Wheel“), bei der Herstellung und am Ende der Lebensdauer entstehen. Die Analyse der Kommission sollte auf den von Herstellern gemeldeten Daten sowie allen anderen verfügbaren relevanten Daten beruhen.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42

Vorschlag der Kommission

(42) **2024 ist geplant, die Fortschritte im Rahmen der [Lastenteilungsverordnung und der Richtlinie über das Emissionshandelssystem] zu prüfen.** Es ist **daher** angezeigt, die Wirksamkeit dieser Verordnung im **selben Jahr** zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung **der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen** erfolgen kann.

Geänderter Text

(42) *Es* ist angezeigt, die Wirksamkeit dieser Verordnung im **Jahr 2023** zu bewerten, sodass eine fristgerechte, transparente, koordinierte und kohärente Prüfung **ihrer Umsetzung und der Fortschritte bei der Verwirklichung der gesetzten Ziele innerhalb des festgelegten Zeitrahmens** erfolgen kann, **auch im Hinblick auf die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung über die Lastenverteilung und der Richtlinie über das Emissionshandelssystem erzielt wurden.**

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 46

Vorschlag der Kommission

(46) Zur Änderung oder Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen hinsichtlich der Änderung der Anhänge II und III in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter, der Ergänzung der Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen, sowie hinsichtlich der Anpassung der in Artikel 13 genannten

Geänderter Text

(46) Zur Änderung oder Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen hinsichtlich der Änderung der Anhänge II und III in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter, der **Festlegung der Anforderungen zur Sicherstellung der Einhaltung des Verbots von Abschaltanlagen sowie des erforderlichen Inhalts der in Artikel 4 Absatz 3c genannten erweiterten Dokumentation, der Festlegung der Vorschriften und Verfahren für die Berichterstattung über die Emissionen über den gesamten Lebenszyklus gemäß**

Werte M0 und TM0, der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO₂/km und der in Artikel 14 Absatz 3 genannten Formeln in Anhang I. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtssetzung festgelegten Grundsätzen erfolgen. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Artikel 7 Absatz 8a, der Ergänzung der Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen, sowie hinsichtlich der Anpassung der in Artikel 13 genannten Werte M0 und TM0 **und** der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO₂/km, **der Entwicklung eines Tests für die CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb gemäß Artikel 12 Absatz 1a** und **der Anpassung** der in Artikel 14 Absatz 3 genannten Formeln in Anhang I. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtssetzung festgelegten Grundsätzen erfolgen. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer

Geänderter Text

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer

Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes *sicherstellen. sollen.*

Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, die *die Verwirklichung der Klimaschutzziele der Union und die Erfüllung ihrer Klimaschutzverpflichtungen auf internationaler Ebene dergestalt sicherstellen sollen, dass* das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes *gewahrt wird.*

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

- (4) Ab dem 1. Januar 2025 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:
- a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **15 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;
 - b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **15 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wurde.

Geänderter Text

- (4) Ab dem 1. Januar 2025 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:
- a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **20 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;
 - b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **20 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wurde.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ab dem 1. Januar 2025 gilt für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ein Benchmarkwert, der einem Marktanteil von 20 % am Verkauf neuer

Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2025 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 und Anhang I Teil B Nummer 6.3 ermittelt wurde.

Abänderungen 81 und 95

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Ab dem 1. Januar 2030 gelten die folgenden Ziele:
- (a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen um **30 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;
 - (b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen um **30 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

Geänderter Text

5. Ab dem 1. Januar 2030 gelten die folgenden Ziele:
- (a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen um **40 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;
 - (b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen um **40 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

Abänderung 96

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ab dem 1. Januar 2030 gilt für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ein Benchmarkwert, der einem Marktanteil von 35 % am Verkauf neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 entspricht

**und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3
und Anhang I Teil B Nummer 6.3
ermittelt wurde.**

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Klasse N₁, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird („leichte Nutzfahrzeuge“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“).

Geänderter Text

b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Klasse N₁, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird („leichte Nutzfahrzeuge“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“). **Die Kommission ist im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung befugt, gegebenenfalls den Grenzwert der Bezugsmasse für leichte Nutzfahrzeuge (2610 kg), die alternative Kraftstoffe verwenden und aufgrund von im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen schwereren alternativen Antriebssträngen und Speichereinrichtungen (z.B. Batterien) ein Mehrgewicht benötigen, zu aktualisieren.**

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Diese Verordnung gilt für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge mit zulässiger Gesamtmasse über 3 500 kg, jedoch maximal bis 4 250 kg, sofern die über 3 500 kg hinausgehende Masse ausschließlich auf das zusätzliche Gewicht des

Antriebssystems im Vergleich zu dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Maßen, das jedoch mit einem konventionellen Verbrennungsmotor mit Fremdzündung oder Selbstzündung ausgestattet ist, zurückzuführen ist.

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe n a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

na) „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (U/min), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Systems oder Teils eines Systems, durch das die CO₂-Emissionen unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, zunehmen, zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren;

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Der Hersteller rüstet die Fahrzeuge so aus, dass die Systeme und Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass seine Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge unter normalen Betriebsbedingungen den Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und den sonstigen Vorgaben gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entsprechen.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Abschaltanlagen dürfen nicht verwendet werden. Dieses Verbot gilt nicht, wenn:

- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;**
- b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist, oder**
- c) die Bedingungen in den Prüfverfahren gemäß Artikel 1 im Wesentlichen enthalten sind.**

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) Der Hersteller legt eine erweiterte Dokumentation vor, damit die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden die Übereinstimmung mit Absatz 3a und 3b dieses Artikels überprüfen können. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 16 zur Ergänzung dieser Verordnung mit Anforderungen hinsichtlich der Gewährleistung der Einhaltung des Verbots von Abschaltanlagen und des erforderlichen Inhalts der erweiterten Dokumentation zu erlassen.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes Kalenderjahr gemäß Anhang II Teil A und Anhang III Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern und den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten **treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen**, dass die Meldestellen transparent arbeiten. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass die spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, gemessen und in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.

Geänderter Text

(1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes Kalenderjahr gemäß Anhang II Teil A und Anhang III Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern und den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten **stellen sicher**, dass die Meldestellen transparent arbeiten. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass die spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, gemessen und in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Das Verzeichnis ist öffentlich einsehbar.

Geänderter Text

Das Verzeichnis ist öffentlich einsehbar, **auch in digitaler Form.**

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Hersteller **können** der Kommission innerhalb von drei Monaten nach

Geänderter Text

Die Hersteller **teilen** der Kommission innerhalb von drei Monaten nach

Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten **mitteilen**, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.

Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten **mit**, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 8 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Kommission **kann** Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen **annehmen**. Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

Die Kommission **nimmt** Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen **an**. Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Ab dem 1. Januar 2025 melden die Hersteller der Kommission die nach einem harmonisierten Unionsverfahren ermittelten CO₂-Emissionen aller von ihnen ab diesem Datum in Verkehr gebrachten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus. Zu diesem Zweck erlässt die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2022 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16, um diese Verordnung durch die Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung der CO₂-Emissionen aller zugelassenen Kraftstoffarten und Antriebssysteme auf

dem Unionsmarkt über den gesamten Lebenszyklus zu ergänzen.

Spätestens zum 31. Dezember 2026 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit einer Analyse der Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union über den gesamten Lebenszyklus vor, einschließlich einer Analyse möglicher Regulierungsmaßnahmen, um zukünftige strategische Bemühungen in Bezug auf Emissionssenkungen in der Branche gezielter einzusetzen. Diese Analyse wird öffentlich zugänglich gemacht.

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union. *Diese Beträge werden dazu verwendet, in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern die Maßnahmen der Union und der Mitgliedstaaten zur Förderung der Qualifizierung und des Arbeitsplatzwechsels der Arbeitnehmer der Automobilbranche in allen betroffenen Mitgliedstaaten zu ergänzen, insbesondere in den vom Übergang am stärksten betroffenen Regionen und Gemeinden, um zu einem gerechten Übergang zu emissionsfreier Mobilität beizutragen.*

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll.

Abänderung 43

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbar, wiederholbar und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.

Abänderung 44

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 a (neu)**

Geänderter Text

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ ***Personenkraftwagen oder*** leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll.

Geänderter Text

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbar, wiederholbar und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen, ***und nur, solange der mit dem WLTP-Test gemessene Wert nicht durch andere Daten ersetzt oder ergänzt wird, die für die Emissionen im realen Fahrbetrieb repräsentativer sind.***

Innerhalb von 12 Monaten nach der Genehmigung einer innovativen Technologie oder eines innovativen Technologiepakets stellt der Zulieferer oder Hersteller einer solchen innovativen Technologie oder eines solchen innovativen Technologiepakets Nachweise bereit, die auf Ergebnissen von im praktischen Fahrbetrieb bei Serienfahrzeugen durchgeführten Emissionsmessungen beruhen, um den Beitrag der Technologie oder des Pakets zu validieren.

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission kann die Obergrenze mit Wirkung ab 2025 **anpassen**. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Die Kommission kann die Obergrenze mit Wirkung ab 2025 **senken**. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) die innovativen Technologien dürfen nicht unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO₂/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein. Ab dem 1. Januar 2025 findet **diese** Kriterium keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlageanlagen.

d) die innovativen Technologien dürfen nicht unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO₂/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein. Ab dem 1. Januar 2025 findet **dieses** Kriterium keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlageanlagen **und Heizungen**.

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte. ***Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird.***

Geänderter Text

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte.

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Um die in Absatz 1 genannte Repräsentativität sicherzustellen, wird die Einhaltung dieser Verordnung ab dem 1. Januar 2023 anhand eines Tests zur Messung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb festgestellt. Die Kommission erlässt spätestens zwei Jahre nach dem Datum der Anwendung dieser Verordnung delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16, um diese Verordnung durch die Entwicklung des Tests zur Messung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb mithilfe von PEMS zu ergänzen.

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Bis zur Einführung des Tests der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb wird die Einhaltung dieser Verordnung auf der Grundlage von Daten von Kraftstoffverbrauchszählern und vorbehaltlich eines Grenzwerts gemessen, der für jeden Hersteller 2021 als nicht zu überschreitender prozentualer Unterschied zwischen diesen Daten und den spezifischen CO₂-Emissionen festgelegt wird, die für die Zwecke der Typgenehmigung-Zertifizierungsverfahren ab 2021 im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessen werden.

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Übersteigen die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers den in Absatz 1b festgelegten Grenzwert, wird die Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen für diesen Hersteller, die für die Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung herangezogen wird, um den ermittelten Überschreibungsbetrag angepasst.

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission stellt sicher, dass die Öffentlichkeit darüber informiert wird, wie sich die in Absatz 1 genannte Repräsentativität für den realen

Fahrbetrieb im Laufe der Zeit entwickelt.

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Sind keine geeigneten Genauigkeitsstandards für eingebaute Kraftstoffverbrauchszähler verfügbar, erteilt die Kommission ein Mandat für die Vereinbarung der technischen Standards und setzt diese spätestens am 1. Januar 2020 in Unionsrecht um.

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Kommission **kann die in diesem Artikel genannten Maßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten** gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Kommission **erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung der Daten von Kraftstoffverbrauchszählern. Diese Durchführungsrechtsakte werden** gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Im Jahr **2024** legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, **gegebenenfalls zusammen mit einem** Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung, **vor**. Dieser Bericht geht unter anderem auf die tatsächliche

1. Im Jahr **2023** legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung **vor, dem sie gegebenenfalls einen** Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung **beifügt**. Dieser Bericht geht unter anderem auf die tatsächliche

Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte, die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt und **der** Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ ein.

Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte, die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, **insbesondere, was leichte Nutzfahrzeuge betrifft**, auf dem Unionsmarkt und **den** Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ **sowie die Auswirkungen der vorliegenden Verordnung auf die Verbraucher, insbesondere auf niedrige und mittlere Einkommen**, ein. **In dem Bericht werden zudem Möglichkeiten geprüft, Anreize für die Einführung fortschrittlicher CO₂-armer Kraftstoffe, darunter Biogas und synthetische Kraftstoffe, die mit erneuerbaren Energien hergestellt werden, zu schaffen.**

²⁹ 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).

²⁹ 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).

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission trägt den gemäß Artikel 12 durchgeführten Bewertungen **Rechnungen** und kann gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge **zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise** die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten

Geänderter Text

(2) Die Kommission trägt den gemäß Artikel 12 durchgeführten Bewertungen **Rechnung** und kann gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge, **um die Verfahren so anzupassen, dass** die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen **in angemessener Weise wiedergegeben werden, wobei auch**

Nutzfahrzeugen *widerspiegeln*.

PEMS und Fernmessgeräte zum Einsatz kommen können.

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2019 die Richtlinie 1999/94/EG und legt gegebenenfalls einen entsprechenden Legislativvorschlag vor, damit Verbraucher zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten zum Kraftstoffverbrauch sowie zu den CO₂- und Luftschadstoffemissionen der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen erhalten.

Im Rahmen der in Unterabsatz 1 genannten Überprüfung beurteilt die Kommission auch die Optionen für die Einführung einer Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge und legt gegebenenfalls einen einschlägigen Legislativvorschlag zu diesem Zweck vor.

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vor, um zusätzliche Emissionsreduktionsziele für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ab dem 1. Januar 2031 festzulegen, damit zumindest der im Zeitraum bis 2030 erreichte Emissionsreduktionspfad beibehalten

wird.

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Geänderter Text

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **Artikel 4 Absatz 3c**, Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, **Artikel 7 Absatz 8a**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 1a**, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Geänderter Text

(2) Die Befugnisübertragung gemäß **Artikel 4 Absatz 3c**, Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, **Artikel 7 Absatz 8a**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 1a**, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Geänderter Text

(4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß **Artikel 4 Absatz 3c**, Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, **Artikel 7 Absatz 8a**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 1a**, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Artikel 11 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission erlässt **Durchführungsrechtsakte** gemäß Artikel 15, um die Verfahren zur Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung im Betrieb mit den bescheinigten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten festzulegen.

Geänderter Text

(2) Die Kommission erlässt **delegierte Rechtsakte** gemäß Artikel 14a, um die Verfahren zur Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung im Betrieb mit den bescheinigten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten festzulegen.

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 – Absatz 1 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 14a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 11a Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren 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.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11a Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung* enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt gemäß Artikel 11a Absatz 2 tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

*** ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“**

Abänderung 62

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Nummer 6.3 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Berechnung dieser Formel wird eine Korrektur der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für 2021 im Sinne von Nummer 4 vorgenommen, um die Differenz zwischen den gemessenen WLTP-CO₂-Emissionen und den gemeldeten WLTP-CO₂-Emissionen zu berücksichtigen.

Für neue Marktteilnehmer wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zu

erlassen, um diese Verordnung durch die Entwicklung einer Formel zur Berechnung der jeweiligen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für 2021 für jeden Hersteller zu ergänzen.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Nummer 6.3 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, *sofern* diese Summe größer als 1,05 *oder kleiner als 1,0 ist*; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor *jeweils* auf 1,05 *bzw. 1,0* festgesetzt.

Geänderter Text

ZLEV-Faktor für den Zeitraum 2025 bis 2029 $(1+y-x)$, *es sei denn*, diese Summe *ist* größer als 1,05; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor auf 1,05 festgesetzt. *Liegt die Summe zwischen 1,0 und 0,98, wird der ZLEV-Faktor auf 1,0 festgelegt. Ist die Summe kleiner als 0,95, wird der ZLEV-Faktor auf 0,95 festgelegt.*

ZLEV-Faktor ab 2030 $(1+y-x)$, *es sei denn*, diese Summe *ist größer als 1,05 oder kleiner als 0,95; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 0,95 festgesetzt.*

Abänderung 98

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Nummer 6.3 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

x **15 %** in den Jahren 2025 bis 2029 und **30 %** ab 2030.

Geänderter Text

x **20 %** in den Jahren 2025 bis 2029 und **35 %** ab 2030.

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Nummer 6.3.1 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Berechnung dieser Formel wird

eine Korrektur der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für 2021 im Sinne von Nummer 4 vorgenommen, um die Differenz zwischen den gemessenen WLTP-CO₂-Emissionen und den gemeldeten WLTP-CO₂-Emissionen zu berücksichtigen.

Für neue Marktteilnehmer wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zu erlassen, um diese Verordnung durch die Entwicklung einer Formel zur Berechnung der jeweiligen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für 2021 für jeden Hersteller zu ergänzen.

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6.3.1 – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, *sofern* diese Summe größer als 1,05 *oder kleiner als 1,0 ist*; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor *jeweils* auf 1,05 *bzw. 1,0* festgesetzt.

Geänderter Text

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, *es sei denn*, diese Summe *ist* größer als 1,05; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor auf 1,05 festgesetzt. *Liegt die Summe zwischen 1,0 und 0,98, wird der ZLEV-Faktor auf 1,0 festgelegt. Ist die Summe kleiner als 0,95, wird der ZLEV-Faktor auf 0,95 festgesetzt.*

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6.3.1 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

x **15 %.**

Geänderter Text

x **20 %.**

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6.3.2 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Berechnung dieser Formel wird eine Korrektur der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für 2021 im Sinne von Nummer 4 vorgenommen, um die Differenz zwischen den gemessenen WLTP-CO₂-Emissionen und den gemeldeten WLTP-CO₂-Emissionen zu berücksichtigen.

Für neue Marktteilnehmer wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zu erlassen, um diese Verordnung durch die Entwicklung einer Formel zur Berechnung der jeweiligen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für 2021 für jeden Hersteller zu ergänzen.

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, ***sofern*** diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als ***1,0 ist***; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. ***1,0*** festgesetzt.

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, ***es sei denn***, diese Summe ***ist*** größer als 1,05 oder kleiner als ***0,95***; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. ***0,95*** festgesetzt.

Abänderung 99

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6.3.2 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

x ***30 %***

x ***35 %***