



ANGENOMMENE TEXTE

P8_TA(2018)0455

CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 14. November 2018 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))¹

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

¹ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A8-0354/2018).

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Mit der Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge soll ein Beitrag zur Lösung großer Mobilitätsprobleme in städtischen Gebieten geleistet werden. Diese Fahrzeuge sind nicht nur wesentlich, damit im Straßentransport weniger CO₂-Emissionen erzeugt werden, sondern sie müssen auch unbedingt von den Herstellern gefördert werden, damit die Luftschadstoffe und übermäßiger Lärm in Städten und städtischen Gebieten wirksam reduziert werden können.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Nach der Strategie für emissionsarme Mobilität hat die Kommission im Mai¹⁹ und im November 2017²⁰ zwei Mobilitätspakete verabschiedet. Diese Pakete enthalten eine positive Agenda für die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und für einen reibungslosen Übergang zu **sauberer**, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle.

(2) Nach der Strategie für emissionsarme Mobilität hat die Kommission im Mai¹⁹ und im November 2017²⁰ zwei Mobilitätspakete verabschiedet. Diese Pakete enthalten eine positive Agenda für die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und für einen reibungslosen Übergang zu **emissionsfreier**, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle.

¹⁹ Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM(2017)0283.

²⁰ Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer

¹⁹ Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM(2017)0283.

²⁰ Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer

verteidigt, COM(2017)0675.

verteidigt, COM(2017)0675.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Diese Verordnung ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue industriepolitische Strategie von September 2017²¹ umgesetzt wird und das den Prozess abschließen soll, der es der Union ermöglicht, vollen Nutzen aus der Modernisierung und Dekarbonisierung der Mobilität zu ziehen. Die Ziele des Pakets sind eine sicherere und zugänglichere Mobilität in Europa, eine wettbewerbsfähigere europäische Industrie, sicherere Arbeitsplätze in Europa sowie ein **umweltschonenderes und besser auf die Belange des Klimaschutzes zugeschnittenes Mobilitätssystem. Voraussetzungen hierfür sind das uneingeschränkte Engagement der Union, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger und nicht zuletzt auch stärkere Anstrengungen zur Senkung der CO₂-Emissionen und zur Verringerung der Luftverschmutzung.**

²¹ Investitionen in eine intelligente, innovative und nachhaltige Industrie – Eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU, COM(2017)0479.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Geänderter Text

(3) Diese Verordnung ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue industriepolitische Strategie von September 2017²¹ umgesetzt wird und das den Prozess abschließen soll, der es der Union ermöglicht, vollen Nutzen aus der Modernisierung und Dekarbonisierung der Mobilität zu ziehen. Die Ziele des Pakets sind eine sicherere und zugänglichere Mobilität in Europa, eine wettbewerbsfähigere europäische Industrie, sicherere Arbeitsplätze in Europa sowie ein **Verkehrssektor, dessen Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung Null aufweisen und der uneingeschränkt mit dem Übereinkommen von Paris im Einklang steht. Damit ein angemessener Ausgleich zwischen der Intensivierung der Bemühungen um die Senkung der CO₂-Emissionen und der Luftverschmutzung, der Förderung von Innovation in der Automobilindustrie der Union und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Union gefunden wird, bedarf es des uneingeschränkten Engagements der Union, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger.**

²¹ Investitionen in eine intelligente, innovative und nachhaltige Industrie – Eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU, COM(2017)0479.

Vorschlag der Kommission

(4) **Zusammen mit den CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gibt diese Verordnung** eine klare Marschroute für die Senkung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens **40 %** gegenüber 1990 zu senken, **wie vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 gebilligt und als angestrebter nationaler Beitrag (Intended Nationally Determined Contribution) der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris auf der Tagung des Rates „Umwelt“ am 6. März 2015 angenommen.**

²² Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und 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 (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) **Diese Verordnung gibt zusammen mit der Verordnung (EU) .../...²² des Europäischen Parlaments und des Rates** eine klare Marschroute für die Senkung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens **55 %** gegenüber 1990 zu senken, **was für die Erfüllung der mit dem Übereinkommen von Paris eingegangenen Verpflichtungen erforderlich ist.**

²² Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und 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 (ABl. L ... vom ..., S. ...).

(4a) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwertvorgaben für die Verringerung der CO₂-Emissionen der unionsweiten Flotten neuer schwerer Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und

der Tatsache, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen der Union für 2030 und darüber hinaus beitragen muss, Rechnung getragen werden sollte. Dieses schrittweise Vorgehen signalisiert ferner der Branche eindeutig und frühzeitig, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) In seinen Schlussfolgerungen von Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 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. Würden die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, würden sie die Emissionssenkungen, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels verwirklichen, wieder aufheben.

Geänderter Text

(5) In seinen Schlussfolgerungen von Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % gegenüber 2005 in den Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen. **Auf den** Straßenverkehr **entfielen 2016 25 % der Treibhausgasemissionen der Union**, und seine Emissionen **stiegen im dritten Jahr in Folge und** liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Würden die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, würden sie die Emissionssenkungen, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels verwirklichen, wieder aufheben.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Angesichts des prognostizierten Anstiegs des Anteils der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge auf etwa 9 % und der Tatsache, dass es zur Zeit keine

Anforderungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen gibt, bedarf es konkreter Maßnahmen für diese Fahrzeugkategorie.

Abänderung 9

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

(9) Um das Energieeffizienzpotenzial vollständig auszuschöpfen und zu gewährleisten, dass der Straßenverkehrssektor als **Ganzer** zu den vereinbarten Treibhausgasemissionssenkungen beiträgt, empfiehlt es sich, die bereits bestehenden CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge um CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zu ergänzen. Solche Normen werden zu einer treibenden Kraft für Innovation in kraftstoffeffiziente Technologien und tragen dazu bei, die technologische Führungsposition der Hersteller und Zulieferer in der Union zu stärken.

Geänderter Text

(9) Um das Energieeffizienzpotenzial vollständig auszuschöpfen und zu gewährleisten, dass der Straßenverkehrssektor als **Ganzes** zu den vereinbarten Treibhausgasemissionssenkungen beiträgt, empfiehlt es sich, die bereits bestehenden CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge um CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zu ergänzen. Solche Normen werden zu einer treibenden Kraft für Innovation in kraftstoffeffiziente Technologien und tragen dazu bei, die technologische Führungsposition der Hersteller und Zulieferer in der Union zu stärken **und Arbeitsplätze für hochqualifizierte Arbeitnehmer langfristig zu sichern.**

Abänderung 10

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10**

Vorschlag der Kommission

(10) Angesichts der Tatsache, dass der Klimawandel ein grenzüberschreitendes Problem ist, und der Notwendigkeit, sowohl für Straßenverkehrsdienste als auch für schwere Nutzfahrzeuge einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt zu erhalten, ist es angezeigt, CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene festzusetzen.

Geänderter Text

(10) Angesichts der Tatsache, dass der Klimawandel ein grenzüberschreitendes Problem ist, und der Notwendigkeit, sowohl für Straßenverkehrsdienste als auch für schwere Nutzfahrzeuge einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt zu erhalten **und eine Marktfragmentierung zu verhindern**, ist es angezeigt, CO₂-Emissionsnormen für

Diese Normen sollten so gestaltet sein, dass sie dem Wettbewerbsrecht nicht zuwiderlaufen.

schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene festzusetzen. Diese Normen sollten so gestaltet sein, dass sie dem Wettbewerbsrecht nicht zuwiderlaufen.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Ein sozialverträglicher und gerechter Übergang zu emissionsfreier Mobilität bis Mitte des Jahrhunderts erfordert Veränderungen in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette, wobei die potenziellen negativen Auswirkungen auf Bürger und Regionen in allen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Es ist wichtig, die sozialen Folgen des Übergangs zu berücksichtigen und die Auswirkungen auf Arbeitsplätze proaktiv anzugehen. Daher ist es äußerst wichtig, dass die derzeitigen Maßnahmen mit gezielten Programmen 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 Kommunen und Regionen einhergehen, die in engem Dialog mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden durchgeführt werden.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Es muss schnell Lade- und Tankstelleninfrastruktur eingerichtet werden, um das Vertrauen von Verbrauchern in emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeugen zu steigern,

und zur Mobilisierung erheblicher öffentlicher und privater Investitionen müssen die verschiedenen Unterstützungsinstrumente auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten wirksam zusammenarbeiten.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12c) In der Strategie für emissionsarme Mobilität wurde betont, wie wichtig es ist, dass die für Elektrofahrzeuge erzeugte Energie aus nachhaltigen Energiequellen stammt, und dass auf Unionsebene möglichst bald eine langfristige Initiative zu Batterien der nächsten Generation eingeleitet werden muss. Zur Verwirklichung dieser Ziele werden höhere Finanzmittel für technologische Forschung in Bezug auf Herstellung, Verwaltung und Entsorgung der Batterien für Elektromotoren benötigt, damit diese zunehmend ökologisch nachhaltig werden.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12d) Bei den meisten Frachttransportunternehmen in der EU handelt es sich um kleine und mittlere Unternehmen mit begrenztem Zugang zu Finanzmitteln. Daher müssen die zukünftigen Lösungen kosteneffizient und ausgewogen sein. Es bedarf unbedingt einer ausgeprägten Anreizstruktur für die Einführung kraftstoffeffizienterer Fahrzeuge sowie der Bereitstellung von Finanzierungsmechanismen der Union.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Das Simulationsinstrument VECTO und die Verordnung (EU) 2017/2400 werden kontinuierlich und zeitgerecht aktualisiert, um Innovationen und der Anwendung neuer Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von schweren Nutzfahrzeugen Rechnung zu tragen.

Geänderter Text

(13) Das Simulationsinstrument VECTO und die Verordnung (EU) 2017/2400 werden kontinuierlich und zeitgerecht aktualisiert, um Innovationen und der Anwendung neuer Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von schweren Nutzfahrzeugen ***sowie der Entwicklung der Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO₂-Emissionen für den tatsächlichen Fahrbetrieb*** Rechnung zu tragen, ***und dementsprechend müssen ausreichende Haushaltsmittel zugewiesen werden. Da diese neuen Technologien für das Potential bezüglich der Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors eine wichtige Rolle spielen können, sollte die Entwicklung des Simulationsinstruments VECTO bei der Überprüfung im Jahr 2022 vollständig berücksichtigt werden.***

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO₂-Emissionsdaten werden gemäß der Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ überwacht. Diese Daten sollten für die Bestimmung der Reduktionszielvorgaben für die vier Gruppen der emissionsstärksten schweren Nutzfahrzeuge in der Union und der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers in einem gegebenen Kalenderjahr zugrunde gelegt

Geänderter Text

(14) Die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO₂-Emissionsdaten werden gemäß der Verordnung (EU) 2018/***956*** des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ überwacht. Diese Daten sollten für die Bestimmung der Reduktionszielvorgaben für die vier Gruppen der emissionsstärksten schweren Nutzfahrzeuge in der Union und der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers in einem gegebenen Kalenderjahr zugrunde gelegt

werden.

²⁵ Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Für das Jahr 2025 sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser schweren Nutzfahrzeuge im Jahr 2019 eine Reduktionszielvorgabe in Form einer relativen Senkung festgesetzt werden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass für konventionelle Fahrzeuge kosteneffiziente Technologien leicht verfügbar sind. **Die Zielvorgabe** für 2030 sollte **als anzustrebender Wert betrachtet werden, und die endgültige Zielvorgabe sollte auf der Grundlage einer 2022 durchzuführenden Überprüfung festgelegt** werden, da größere Unsicherheiten in Bezug auf die Einführung fortschrittlicherer Technologien, die derzeit noch nicht verfügbar sind, bestehen.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

werden.

(Diese Änderung betrifft den gesamten Text. Ihre Annahme wird entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.)

²⁵ Verordnung (EU) 2018/**956** des Europäischen Parlaments und des Rates **vom 28. Juni 2018** über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L **173** vom **9.7.2018**, S. **1**).

Geänderter Text

(15) Für das Jahr 2025 sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser schweren Nutzfahrzeuge im Jahr 2019 eine Reduktionszielvorgabe in Form einer relativen Senkung festgesetzt werden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass für konventionelle Fahrzeuge kosteneffiziente Technologien leicht verfügbar sind. **Auch** für 2030 sollte **eine Reduktionszielvorgabe festgelegt** werden, **wobei 2022 eine Überprüfung stattfinden sollte, bei der das Ambitionsniveau dieser Verordnung nicht gesenkt werden sollte und berücksichtigt** werden sollte, dass größere Unsicherheiten in Bezug auf die Einführung fortschrittlicherer Technologien, die derzeit noch nicht verfügbar sind, bestehen.

(16) *Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative zu Dieselmotorkraftstoff. Die Verbreitung von derzeitigen und künftigen, innovativeren LNG-basierten Technologien tragen kurz- und mittelfristig zum Erreichen der CO₂-Emissionszielwerte bei, da beim Einsatz von LNG-Technologien geringere CO₂-Emissionen entstehen als dies bei dieselbetriebenen Fahrzeugen der Fall ist. Das CO₂-Emissionsreduktionspotenzial von LNG-Fahrzeugen ist in VECTO bereits in vollem Umfang berücksichtigt. Darüber hinaus gewährleisten die derzeitigen LNG-Technologien, dass nur geringe Mengen Luftschadstoffe wie NO_x und Feinstaub freigesetzt werden. Eine hinreichende, minimale Betankungsinfrastruktur ist ebenfalls vorhanden und wird als Teil nationaler Strategierahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe weiter ausgebaut.*

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(16) *Im Sinne der Ziele dieser Verordnung sollte eine effiziente, technologieneutrale und hinreichende Tank- und Ladeinfrastruktur als Teil nationaler Strategierahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe weiter ausgebaut werden.*

Geänderter Text

(17a) In Bezug auf Arbeitsfahrzeuge und Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 sollte die Kommission schnellstmöglich die technischen Kriterien für die Definition des Arbeitszwecks eines Fahrzeugs und die Definition von Bussen, die unter diese Verordnung fallen, festlegen.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17b) Um die Genauigkeit und die

Vorteile dieser Verordnung sicherzustellen, sollte ein Validierungsmechanismus für den Referenzwert für 2019 ausgearbeitet werden.

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Damit der Anreizmechanismus für die Entwicklung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge flexibel ist, sollten sich verbundene Hersteller auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Grundlage zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen können. Eine Vereinbarung über den Zusammenschluss zu einer Emissionsgemeinschaft sollte nicht länger als fünf Jahre gültig sein, aber erneuert werden dürfen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, detaillierte Vorschriften und Bedingungen für die Bildung von Emissionsgemeinschaften durch verbundene Hersteller auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Grundlage im Einklang mit dem Wettbewerbsrecht der Union festzulegen.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21) Anders als im Sektor Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind am Markt noch keine emissionsfreien oder emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge verfügbar, mit Ausnahme von Bussen. Deswegen sollte ein spezieller Mechanismus in Form von Begünstigungen eingeführt werden, um

(21) Um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität sicherzustellen und Anreize zu schaffen, emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen, die nachfrageseitige Instrumente, wie die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments

den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität **zu erleichtern**. **So entstehen Anreize**, emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen, die nachfrageseitige Instrumente, wie die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ über saubere Fahrzeuge, ergänzen.

²⁶ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April **2009** über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU [COM(2017)0653] geänderten Fassung (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

und des Rates²⁶ über saubere Fahrzeuge, ergänzen, **sollte ein Referenzwert für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge in der Fahrzeugflotte eines Herstellers für 2025 und 2030 festgelegt werden**.

²⁶ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April **2009** über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU [COM(2017)0653] geänderten Fassung (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Geänderter Text

(21a) Der Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sollte so festgelegt werden, dass Investitionssicherheit für die Betreiber und Hersteller von Ladeinfrastruktur gewährleistet ist, um eine rasche Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt zu fördern und Herstellern gleichzeitig eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, über ihren Investitionszeitplan zu entscheiden. Es sollte ein Mechanismus eingeführt werden, der Herstellern Anreize bietet, so bald wie möglich emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge auf den Unionsmarkt zu bringen.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Zur Berechnung der **durchschnittlichen** spezifischen **Emissionen** eines Herstellers **sollten** daher **alle emissionsfreien** und **emissionsarmen** schweren Nutzfahrzeuge **mehrfach gezählt** werden. **Die Anreize sollten entsprechend den tatsächlichen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs unterschiedlich hoch sein. Um** eine Abschwächung der Umweltziele zu vermeiden, sollte für die resultierenden **Einsparungen** eine Obergrenze festgelegt werden.

Geänderter Text

(22) Zur Berechnung der spezifischen **CO₂-Emissionszielvorgabe** eines Herstellers **sollte** daher **seine Leistung gegenüber dem Referenzwert für emissionsfreie** und **emissionsarme** schweren Nutzfahrzeuge **für 2025 und 2030 berücksichtigt** werden. **Um Anreize für die Entwicklung und den Einsatz solcher Fahrzeuge zu schaffen und gleichzeitig** eine Abschwächung der Umweltziele **und der Effizienz herkömmlicher Verbrennungsmotoren** zu vermeiden, sollte für die resultierenden **Anpassungen** eine Obergrenze festgelegt werden.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Bei der Gestaltung des Anreizmechanismus für die Bereitstellung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen sollten auch kleinere Lastkraftwagen und **Busse** einbezogen werden, die nicht unter die CO₂-Emissionszielvorgaben dieser Verordnung fallen. Auch solche Fahrzeuge haben erheblichen Nutzen, da sie dazu beitragen, die Luftverschmutzungsprobleme in Städten zu lösen. **Es sei jedoch darauf verwiesen, dass emissionsfreie Busse bereits auf dem Markt verfügbar sind und in Form nachfrageseitiger Maßnahmen wie der Vergabe öffentlicher Aufträge Anreize gegeben werden. Um sicherzustellen, dass sich letztere ausgewogen auf die verschiedenen**

Geänderter Text

(24) Bei der Gestaltung des Anreizmechanismus für die Bereitstellung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen sollten auch kleinere Lastkraftwagen und **andere Kategorien von schweren Nutzfahrzeugen** einbezogen werden, die **noch** nicht unter die CO₂-Emissionszielvorgaben dieser Verordnung fallen. Auch solche Fahrzeuge haben erheblichen Nutzen, da sie dazu beitragen, die Luftverschmutzungsprobleme in Städten zu lösen.

Fahrzeugarten verteilen, sollten daher auch die durch emissionsfreie leichte Lastkraftwagen und Busse erzielten Einsparungen einer Obergrenze unterliegen.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Die Kommission sollte eine finanzielle Sanktion in Form einer Abgabe wegen Emissionsüberschreitung verhängen, wenn ein Hersteller seine Emissionsobergrenze überschreitet, wobei Emissionsgut- und -lastschriften zu berücksichtigen sind. Um den Herstellern einen ausreichenden Anreiz für Maßnahmen zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu geben, ***sollte*** die Abgabe höher ***sein*** als die durchschnittlichen Grenzkosten der für die Zielerfüllung erforderlichen Technologien. Die ***Abgabe sollte*** als ***Einnahme*** für den Gesamthaushaltsplan der Union ***betrachtet*** werden. Die Modalitäten der Erhebung der Abgabe sollte im Wege eines Durchführungsrechtsakts festgelegt werden, unter Berücksichtigung der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erlassenen Modalitäten.

Geänderter Text

(29) Die Kommission sollte eine finanzielle Sanktion in Form einer Abgabe wegen Emissionsüberschreitung verhängen, wenn ein Hersteller seine Emissionsobergrenze überschreitet, wobei Emissionsgut- und -lastschriften zu berücksichtigen sind. Um den Herstellern einen ausreichenden Anreiz für Maßnahmen zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu geben, ***ist es wichtig, dass*** die Abgabe ***immer*** höher ***ist*** als die durchschnittlichen Grenzkosten der für die Zielerfüllung erforderlichen Technologien. Die ***Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten*** als ***Einnahmen*** für den Gesamthaushaltsplan der Union ***gelten***. ***Diese Beträge sollten eingesetzt*** werden, ***um in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden den gerechten Übergang des Automobilsektors zu emissionsfreier Mobilität sowie innovative Lösungen, die Anreize für einen schnellen Einsatz von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen bieten, zu unterstützen***. Die Modalitäten der Erhebung der Abgabe sollte im Wege eines Durchführungsrechtsakts festgelegt werden, unter Berücksichtigung der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009^{1a} ***des Europäischen Parlaments und des Rates*** erlassenen Modalitäten.

^{1a} ***Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des***

Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Konformitätsmechanismus erforderlich. Die in der Verordnung (EU) 2018/... **[Überwachung & Meldung für schwere Nutzfahrzeuge]** verankerte Verpflichtung für die Hersteller, genaue Daten zu liefern, und die möglichen Verwaltungssanktionen im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung tragen dazu bei sicherzustellen, dass die für die Zwecke der Erfüllung der Zielvorgaben im Rahmen dieser Verordnung herangezogenen Daten zuverlässig sind.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Für die Erzielung der CO₂-Emissionssenkungen gemäß dieser Verordnung ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die CO₂-Emissionen von im Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen den gemäß der

Geänderter Text

(30) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Konformitätsmechanismus erforderlich. Die in der Verordnung (EU) 2018/956 verankerte Verpflichtung für die Hersteller, genaue Daten zu liefern, und die möglichen Verwaltungssanktionen im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung tragen dazu bei sicherzustellen, dass die für die Zwecke der Erfüllung der Zielvorgaben im Rahmen dieser Verordnung herangezogenen Daten zuverlässig sind. ***Es ist für Verbraucher und Öffentlichkeit interessant zu wissen, welche Hersteller die neuen Emissionsnormen einhalten und welche nicht.***

Geänderter Text

(31) Für die Erzielung der CO₂-Emissionssenkungen gemäß dieser Verordnung ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die CO₂-Emissionen von im Betrieb ***und auf der Straße*** befindlichen schweren Nutzfahrzeugen den

Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsvorschriften bestimmten Werten entsprechen. Deshalb sollte die Kommission die Möglichkeit haben, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers jede systematische Nichterfüllung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen zu berücksichtigen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei im Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen feststellen.

gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsvorschriften bestimmten Werten entsprechen. Deshalb sollte die Kommission die Möglichkeit haben, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers jede systematische Nichterfüllung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen zu berücksichtigen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei im Betrieb **und auf der Straße** befindlichen schweren Nutzfahrzeugen feststellen. **Außerdem sollten unabhängige Prüfungen von Fahrzeugen im Betrieb und auf der Straße durch Dritte eingeführt werden.**

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 33

Vorschlag der Kommission

(33) Die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ die Methodik für die Bestimmung der CO₂-Emissionen ist. Im Einklang mit der Stellungnahme des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²⁷ zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge sollte auch für schwere Nutzfahrzeuge ein Mechanismus eingerichtet werden zur Bewertung, ob die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte für den praktischen Fahrbetrieb repräsentativ sind. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und erforderlichenfalls die Verfahren zur Ermittlung und Erhebung der für solche Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln.

Geänderter Text

(33) Die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ die Methodik für die Bestimmung der CO₂-Emissionen ist. Im Einklang mit der Stellungnahme des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²⁷ zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge sollte auch für schwere Nutzfahrzeuge ein Mechanismus eingerichtet werden zur Bewertung, ob die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte für den praktischen Fahrbetrieb repräsentativ sind. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und erforderlichenfalls die Verfahren zur Ermittlung und Erhebung der für solche Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln. **Wird eine beträchtliche Differenz zwischen den Emissionen im**

praktischen Fahrbetrieb und den gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Emissionen festgestellt, sollte die Kommission die Befugnis haben, die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers und gegebenenfalls die hinsichtlich der Erfüllung dieser Verordnung verwendeten Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 entsprechend anzupassen.

²⁷ 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).

²⁷ 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).

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(34a) In ihrem Bericht 2022 sollte die Kommission auch die Möglichkeit prüfen, eine Methode für die Beurteilung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus zu erarbeiten. Auf der Grundlage dieser Prüfung sollte die Kommission gegebenenfalls vorschlagen, Meldepflichten für Hersteller einzuführen und die notwendigen Vorschriften und Verfahren für diese Meldung festlegen.

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

(36) **Die** Durchführungsbefugnisse **in Bezug auf Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 3, und Artikel 12 Absatz 2** sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ ausgeübt werden.

²⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 37

Vorschlag der Kommission

(37) Zur Änderung **oder** Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die

Geänderter Text

(36) **Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden hinsichtlich der Festlegung der Verfahren für die Erhebung von Emissionsüberschreitungsabgaben, der Festlegung von detaillierten Vorschriften für die Verfahren zur Meldung von Abweichungen, die bei den CO₂-Emissionen von in Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen festgestellt werden, der Veröffentlichung von Daten, der Annahme detaillierter Vorschriften über die Verfahren für die Meldung von Daten von Kraftstoffverbrauchszählern sowie der Festlegung einer Methode für die Definition eines oder mehrerer repräsentativer Fahrzeuge einer Fahrzeuguntergruppe. Diese** Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ ausgeübt werden.

²⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Geänderter Text

(37) Zur Änderung **und** 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, um die **Referenz-CO₂-Emissionen** gemäß **Artikel 12 Absatz 2** anzupassen und die Anhänge I und II in Bezug auf bestimmte technische Parameter zu ändern, einschließlich der Gewichte von Einsatzprofilen, Nutzlasten und jährlichen Kilometerleistungen sowie der Faktoren für die Anpassung der Nutzlast. Die Kommission **sollte** im **Laufe** ihrer Vorbereitungsarbeit **unbedingt** angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, **durchführen**, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²⁹ niedergelegt wurden. **Damit** eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte **gegeben ist, sollten** das Europäische Parlament und der Rat **insbesondere** 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 Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

²⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die **technischen Kriterien für die Definition des Arbeitszwecks eines Fahrzeugs und für die Definition von Stadtbussen festzulegen, detaillierte Vorschriften und Bedingungen festzulegen**, gemäß **denen Hersteller Emissionsgemeinschaften bilden können, einen jährlichen Testzyklus an einer repräsentativen Auswahl an Komponenten, Bauteilen und Systemen jedes Herstellers festzulegen, die Referenz-CO₂-Emissionen** anzupassen, **einen Test für die Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße einzuführen** und die Anhänge I und II in Bezug auf bestimmte technische Parameter zu ändern, einschließlich der Gewichte von Einsatzprofilen, Nutzlasten und jährlichen Kilometerleistungen sowie der Faktoren für die Anpassung der Nutzlast. **Es ist von besonderer Bedeutung**, dass die Kommission im **Zuge** ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, **durchführt**, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²⁹ niedergelegt wurden. **Um insbesondere für** eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte **zu sorgen, erhalten** das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen **haben** systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

²⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Als Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Union, ihre Treibhausgasemissionen in den unter Artikel 2 der Verordnung (EU) 2018/... **[Lastenteilungsverordnung]** fallenden Sektoren bis zum Jahr 2030 um 30 % gegenüber den Werten von 2005 zu senken, und zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris sowie zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes werden mit dieser Verordnung CO₂-**Emissionsnormen für neue schwere** Nutzfahrzeuge festgelegt, um die spezifischen CO₂-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge im Vergleich zu den Referenz-CO₂-Emissionen wie folgt zu senken:

Geänderter Text

Als Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Union, ihre Treibhausgasemissionen in den unter Artikel 2 der Verordnung (EU) 2018/**842** fallenden Sektoren bis zum Jahr 2030 um 30 % gegenüber den Werten von 2005 zu senken, und zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris sowie zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes werden mit dieser Verordnung **Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer schwerer** Nutzfahrzeuge festgelegt, um die spezifischen CO₂-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge im Vergleich zu den Referenz-CO₂-Emissionen wie folgt zu senken:

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) im Zeitraum 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 um **15 %**;

Geänderter Text

(a) im Zeitraum 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 um **20 %**;

Abänderung 37

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

Vorschlag der Kommission

(b) ab dem 1. Januar 2030 um mindestens **30 %**, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 13.

Geänderter Text

(b) ab dem 1. Januar 2030 um mindestens **35 %**, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 13.

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität sicherzustellen und Anreize zu schaffen, emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge und die zugehörige Infrastruktur zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen, wird in dieser Verordnung ein Referenzwert für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge an allen Fahrzeugflotten eines Herstellers für 2025 und 2030 gemäß Artikel 5 festgelegt.

Die spezifischen CO₂-Emissionen werden auf der Grundlage der Leistung im Verhältnis zum Richtwert gemäß Anhang I Nummer 4 angepasst.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Diese Verordnung gilt für neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit folgenden Merkmalen:

Diese Verordnung gilt **als erster Schritt** für neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit folgenden Merkmalen:

Abänderung 41

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Zwecke von Artikel 5 und Anhang I Nummer 2.3 gilt sie außerdem für Fahrzeuge der **Klassen M2 und M3**

Für die Zwecke von Artikel **1 Absatz 2a**, **Artikel 5** und Anhang I Nummer 4 gilt sie außerdem für Fahrzeuge der Klasse N, die

und für Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und die nicht die in den Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben.

nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 **des Europäischen Parlaments und des Rates**^{1a} fallen und die nicht die in den Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben. **Außerdem gilt sie für die Zwecke von Artikel 1 Absatz 2b für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, die die in Absatz 2a dieses Artikels genannten Kriterien erfüllen.**

^{1a} **Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).**

Abänderung 42

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission erlässt bis spätestens 1. Juli 2019 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der technischen Kriterien für die Definition des Arbeitszwecks eines Fahrzeugs und die Definition von Stadtbussen, die unter diese Verordnung fallen.

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) „Arbeitsfahrzeug“ ein schweres

h) „Arbeitsfahrzeug“ ein schweres

Nutzfahrzeug, das nicht für den Gütertransport bestimmt ist und dessen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihrer Durchführungsvorschriften ausschließlich für andere Einsatzprofile als die in Anhang I Nummer 2.1 der vorliegenden Verordnung definierten bestimmt wurden;

Nutzfahrzeug, das nicht für den Gütertransport bestimmt ist, **dessen Arbeitszweck auf der Grundlage der gemäß Artikel 2 Absatz 2a festgelegten technischen Kriterien definiert wurde** und dessen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihrer Durchführungsvorschriften ausschließlich für andere Einsatzprofile als die in Anhang I Nummer 2.1 der vorliegenden Verordnung definierten bestimmt wurden;

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe k

Vorschlag der Kommission

k) „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.1 bestimmte spezifische CO₂-Emissionen weniger als **350 g CO₂/km** betragen;

Geänderter Text

k) „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies **schweres** Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.1 bestimmte spezifische CO₂-Emissionen weniger als **50 % der Referenz-CO₂-Emissionen für jede Untergruppe gemäß Anhang I Nummer 3** betragen;

Abänderung 46

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

Vorschlag der Kommission

b) **den gemäß Artikel 5 bestimmten Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge.**

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 47

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ab dem Jahr 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Kalenderjahr bestimmt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 10 Absatz 1 für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß Artikel 4 Buchstabe b für das vorangegangene Kalenderjahr.

Ab dem 1. Januar 2025 wird der spezifische Anteil emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge in der Flotte eines Herstellers in einem Kalenderjahr anhand folgender Richtwerte bewertet:

ab 2025: mindestens 5 %;

ab 2030: 20 %, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 13.

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge trägt der Zahl und den CO₂-Emissionen der emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugen in der Flotte des Herstellers in einem Kalenderjahr Rechnung, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge der Fahrzeugklassen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 sowie emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge.

entfällt

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge wird gemäß Anhang I Nummer 2.3 berechnet.

entfällt

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Für die **Zwecke von Absatz 1 werden emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge wie folgt gezählt:**

- (a) ein emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug wird als zwei (2) Fahrzeuge gezählt;**
- (b) ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug wird – abhängig von einer Funktion seiner spezifischen CO₂-Emissionen und des Emissionsschwellenwerts von 350 g CO₂/km – als bis zu zwei Fahrzeuge gezählt.**

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers um höchstens 3 %. Der Anteil von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen der in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Klassen an diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers um höchstens 1,5 %.

Geänderter Text

Damit die in Absatz 1 genannten Zielvorgaben erreicht werden, gilt diese Verordnung außerdem für Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und die nicht die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der vorliegenden Verordnung genannten Merkmale haben.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe a genannte CO₂-Emissionsreduktionskurve wird für jeden Hersteller gemäß Anhang I Nummer 5.1 festgelegt und beruht auf einer linearen Kurve zwischen den Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel 1 Unterabsatz 2 und der Zielvorgabe für das Jahr 2025 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a sowie zwischen der Zielvorgabe für das Jahr 2025 und der Zielvorgabe für das Jahr 2030 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b.

Geänderter Text

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe a genannte CO₂-Emissionsreduktionskurve wird für jeden Hersteller gemäß Anhang I Nummer 5.1 festgelegt und beruht auf einer linearen Kurve zwischen den Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel 1 **Absatz 1** Unterabsatz 2 und der Zielvorgabe für das Jahr 2025 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a sowie zwischen der Zielvorgabe für das Jahr 2025 und der Zielvorgabe für das Jahr 2030 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b.

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7a

Emissionsgemeinschaften

(1) Verbundene Hersteller können eine Emissionsgemeinschaft bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 5 nachzukommen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um detaillierte Vorschriften und Bedingungen festzulegen, gemäß denen verbundene Hersteller sich auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Grundlage zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen können.

Abänderungen 74 und 75

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Wird bei einem Hersteller in einem bestimmten Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 eine Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 2 festgestellt, so verhängt die Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, die nach folgender Formel berechnet wird:

(Abgabe wegen Emissionsüberschreitung)
= (Emissionsüberschreitung x **6 800** EUR/g CO₂/tkm)

Geänderter Text

(1) Wird bei einem Hersteller in einem bestimmten Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 eine Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 2 festgestellt, so verhängt die Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **gegen diesen Hersteller bzw. den Vertreter der Emissionsgemeinschaft**, die nach folgender Formel berechnet wird:

Für den Zeitraum 2025 bis 2029

(Abgabe wegen Emissionsüberschreitung)
= (Emissionsüberschreitung x **5 000** EUR/g CO₂/tkm).

Ab 2030

(Abgabe wegen Emissionsüberschreitung)
= (Emissionsüberschreitung x
6 800 EUR/g CO₂/tkm).

Die Kommission stellt sicher, dass die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung immer höher ist als die durchschnittlichen Grenzkosten der für die Erfüllung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Ziele erforderlichen Technologien.

Abänderung 55

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 und den zuständigen Behörden die Maßnahmen der Union und der Mitgliedstaaten zur Förderung der Entwicklung der Qualifikationen oder 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 und emissionsarmer Mobilität beizutragen.

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers.

Geänderter Text

(2) Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers ***und passt die gemäß Anhang I Nummer 3 berechneten Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 bei Bedarf an.***

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Um die Genauigkeit der von den Herstellern gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 und der Verordnung (EU) 2017/2400 gemeldeten Daten sicherzustellen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um ab 2019 einen jährlichen Testzyklus an einer repräsentativen Auswahl an Komponenten, Bauteilen und Systemen jedes Herstellers durchzuführen, die in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 festgelegt sind und Bestandteil von Fahrzeugen sind, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Die Ergebnisse dieser Tests sind

mit den Daten, die von den Herstellern gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 angegeben wurden, zu vergleichen, und wenn systematische Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, sind die im Einklang mit Anhang I Nummer 2.7 berechneten durchschnittlichen spezifischen Emissionen sowie gegebenenfalls die im Einklang mit Anhang I Nummer 3 berechneten Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 anzupassen.

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) ab dem Jahr 2020 *den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge* gemäß Artikel 5;

Geänderter Text

b) ab dem Jahr 2020 *für jeden Hersteller seinen spezifischen Anteil an emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugen im vorangegangenen Kalenderjahr* gemäß Artikel 5 *Absatz 1*;

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Artikel 11

CO₂-Emissionen und tatsächlicher Energieverbrauch im Fahrbetrieb

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 *im Fahrbetrieb* ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte. *Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird.*

(2) Hierzu sorgt die Kommission dafür, dass die Hersteller oder gegebenenfalls die nationalen Behörden zuverlässige *nicht*

Geänderter Text

Artikel 11

CO₂-Emissionen und tatsächlicher Energieverbrauch im Fahrbetrieb

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte *für den tatsächlichen Fahrbetrieb*

(2) Hierzu sorgt die Kommission dafür, dass die Hersteller oder gegebenenfalls die nationalen Behörden zuverlässige Daten

personenbezogene Daten über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb zur Verfügung stellen.

über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb **auf der Grundlage von Daten von standardisierten Kraftstoffverbrauchszählern** zur Verfügung stellen, **auch für Dritte zwecks unabhängiger Tests**.

(2a) Die Kommission erlässt bis spätestens 31. Dezember 2019 delegierte Rechtsakte im Einklang mit Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Einführung eines Tests der Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße, durch den sichergestellt wird, dass die CO₂-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge auf der Straße die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 und der Verordnung (EU) 2018/956 gemeldeten Überwachungsdaten nicht um mehr als 10 % übersteigen. Die Kommission berücksichtigt jegliche Abweichungen, die diesen Schwellenwert überschreiten, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers und passt die Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 bei Bedarf an.

(2b) 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.

(3) Die Kommission **kann** die in den Absätzen 1 und 2 genannten **Maßnahmen** im Wege von Durchführungsrechtsakten **erlassen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.

(3) Die Kommission **erlässt** die in den Absätzen 1 und 2 genannten **detaillierten Vorschriften über die Verfahren für die Meldung von Daten der Kraftstoffverbrauchszähler** im Wege von Durchführungsrechtsakten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Um zu gewährleisten, dass die technischen Parameter, die zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers gemäß Artikel 4 und zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 6 herangezogen werden, technischen Fortschritten und der Entwicklung der Güterverkehrslogistik Rechnung tragen, **wird** die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte im Sinne von Artikel 15 zur Änderung der nachstehenden Bestimmungen der Anhänge I und II zu erlassen:

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, die gemäß Artikel 1 für 2030 **festzulegende CO₂-Reduktionszielvorgabe** und die Festlegung von CO₂-**Reduktionszielvorgaben** für andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich **Anhänger**. Der Bericht umfasst darüber hinaus eine Bewertung der Wirksamkeit der Modalitäten, die insbesondere **emissionsfreie** und **emissionsarme** Fahrzeuge und hier namentlich Busse unter Berücksichtigung der Zielvorgaben der Richtlinie 2009/33/EG³⁰, sowie das CO₂-Gutschriftensystem und die Frage betrifft, ob diese Modalitäten im Jahr 2030 und danach weiter angewendet werden sollten, und **wird gegebenenfalls** von **einem Vorschlag** für die Änderung dieser Verordnung **begleitet**.

Geänderter Text

(1) Um zu gewährleisten, dass die technischen Parameter, die zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers gemäß Artikel 4 und zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 6 herangezogen werden, technischen Fortschritten und der Entwicklung der Güterverkehrslogistik Rechnung tragen, **aktualisiert** die Kommission **das Simulationsinstrument VECTO kontinuierlich und zeitnah** und **wird** ermächtigt, delegierte Rechtsakte im Sinne von Artikel 15 zur Änderung der nachstehenden Bestimmungen der Anhänge I und II zu erlassen:

Geänderter Text

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, die **gegebenenfalls anzupassende CO₂-Reduktionszielvorgabe** gemäß Artikel 1 für 2030, **den gegebenenfalls anzupassenden Richtwert für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Artikel 5 für 2030** und die Festlegung von CO₂-**Reduktionszielvorgaben** für andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich **Anhängern und Arbeitsfahrzeugen wie Müllfahrzeugen**. Der Bericht umfasst darüber hinaus eine Bewertung der Wirksamkeit der Modalitäten, die insbesondere **die Verbreitung emissionsfreier** und **emissionsarmer** Fahrzeuge und hier namentlich Busse unter Berücksichtigung der Zielvorgaben der Richtlinie

2009/33/EG³⁰, sowie das CO₂-Gutschriftensystem und die Frage betrifft, ob diese Modalitäten im Jahr 2030 und danach weiter angewendet werden sollten, **den Aufbau der notwendigen Lade- und Tankstelleninfrastruktur, die Möglichkeit der Einführung von CO₂-Normen für Motoren insbesondere von Arbeitsfahrzeugen, die verschiedenen Fahrzeugkombinationen mit anderen Standardabmessungen und -gewichten, als sie für den nationalen Transport gelten (z. B. modulare Konzepte), die Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte für den tatsächlichen Fahrbetrieb sowie eine Bewertung der Aktualisierung des Simulationsinstruments VECTO. Diesem Bericht wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigelegt.**

³⁰ Richtlinie 2009/33/EG über saubere Fahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU geänderten Fassung.

³⁰ Richtlinie 2009/33/EG über saubere Fahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU geänderten Fassung.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission entwickelt bis spätestens 31. Dezember 2020 entwickelt eine spezifische Methode, um für Anwendungen mit komprimiertem Erdgas (CNG) und Flüssigerdgas (LNG) die Auswirkungen der Verwendung von fortgeschrittenen und erneuerbaren gasförmigen Kraftstoffen, die den in der Richtlinie RED II festgelegten Nachhaltigkeitskriterien entsprechen, bei der Berechnung der durchschnittlichen Flottenemissionen zu berücksichtigen. Dieser Methode wird gegebenenfalls ein

*Vorschlag zur Änderung dieser
Verordnung beigefügt.*

Abänderung 73

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 1 B (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission wird die Möglichkeit weiter prüfen, eine Methode für die Beurteilung der CO₂-Emissionen aller auf den Unionsmarkt gebrachten schweren Nutzfahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus zu erarbeiten. Auf der Grundlage dieser Prüfung wird die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Legislativvorschlag unterbreiten, um eine Verpflichtung der Hersteller zur Meldung der Emissionen über den gesamten Lebenszyklus einzuführen und die notwendigen Vorschriften und Verfahren für diese Meldung festzulegen.

Abänderung 62

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Kommission wird von dem durch ***die*** Verordnung (EU) 2018/... ***[Governance] eingesetzten Ausschuss für xxx unterstützt.*** Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(1) Die Kommission wird von dem ***Ausschuss für Klimaänderung unterstützt, der durch Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} eingesetzt wurde.*** Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

^{1a} Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die

Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 1 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 2 ***Absatz 2a, Artikel 7a, Artikel 9 Absatz 3a, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 2a*** und Artikel 12 Absatz 1 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 1 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. Er berührt nicht die Gültigkeit von bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakten.

Geänderter Text

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 2 ***Absatz 2a, Artikel 7a, Artikel 9 Absatz 3a, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 2a*** und Artikel 12 Absatz 1 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. Er berührt nicht die Gültigkeit von bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakten.

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach 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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel **2 Absatz 2a, Artikel 7a, Artikel 9 Absatz 3a, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 2a** und Artikel 12 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach 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 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Verordnung (EG) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

„l) ein Verfahren zur Überprüfung auf der Grundlage geeigneter, repräsentativer Stichproben, ob zugelassene und in Betrieb genommene Fahrzeuge die in der Verordnung (EU) 2018/... und ihren Durchführungsvorschriften festgelegten Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch einhalten.“

Geänderter Text

„l) ein Verfahren zur Überprüfung auf der Grundlage geeigneter, repräsentativer Stichproben, ob zugelassene und in Betrieb genommene Fahrzeuge die in der Verordnung (EU) 2018/... und ihren Durchführungsvorschriften festgelegten Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch einhalten; **das Verfahren ist zudem von akkreditierten und unabhängigen Dritten im Einklang mit Artikel 13 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2018/858^{1a} des Europäischen Parlaments und des Rates durchzuführen.**“

1a Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 16a

Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates^{1a}

In Anhang I zur Richtlinie 96/53/EG werden nach Nummer 2.2.4.2 folgende Nummern eingefügt:

„2.2.5 Das zulässige Höchstgewicht von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugkombinationen im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) .../2018 [Vorschlag für eine Verordnung COM(2018)0284] wird um das zusätzliche Gewicht erhöht, das für die alternative Antriebstechnik erforderlich ist, höchstes jedoch um 1 t.

2.2.6 Das zulässige Höchstgewicht von emissionsfreien Fahrzeugkombinationen wird um das zusätzliche Gewicht erhöht, das für die von der emissionsfreien Reichweite des Fahrzeugs abhängige Technologie für den emissionsfreien Betrieb erforderlich ist, höchstens jedoch um 2 t. Die Kommission legt spätestens bis zum 1. Juli 2019 eine Formel für die Berechnung des erforderlichen Gewichts fest.“

1a Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2.3. Berechnung des Faktors für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß Artikel 5

entfällt

Für jeden Hersteller und jedes Kalenderjahr wird der in Artikel 5 genannte Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (zero- and low-emission factor, ZLEV) wie folgt berechnet:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ mit einem Mindestwert von 0,97

Dabei ist

die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers, ohne Arbeitsfahrzeuge, gemäß Artikel 4 Buchstabe a.

die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers, ohne Arbeitsfahrzeuge, gemäß Artikel 4 Buchstabe a und ohne emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge;

V_{zlev} die Summe aus V_{in} und V_{out}

Dabei ist bzw. sind

null

die Summe über alle neuen emissionsfreien und emissionsarmen

schweren Nutzfahrzeuge mit den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Merkmalen;

null

CO₂, die spezifischen CO₂-Emissionen in g/km eines emissionsfreien bzw. emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugs v, die gemäß Nummer 2.1 bestimmt wurden;

die Gesamtzahl der emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge der in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Klassen, multipliziert mit 2, mit einem Anteil von höchstens 1,5 % V_{conv}.

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.7 – Formel

Vorschlag der Kommission

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

Dabei ist bzw. sind

\sum_{sg} die Summe über alle Untergruppen;

ZLEV wie in Nummer 2.3 bestimmt

share_{sg} wie in Nummer 2.4 bestimmt

MPW_{sg} wie in Nummer 2.6 bestimmt

avgCO_{2sg} wie in Nummer 2.2 bestimmt

Geänderter Text

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

Dabei ist bzw. sind

\sum_{sg} die Summe über alle Untergruppen;

share_{sg} wie in Nummer 2.4 bestimmt

MPW_{sg} wie in Nummer 2.6 bestimmt

avgCO_{2sg} wie in Nummer 2.2 bestimmt

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 – Formel – Zeile 1

Vorschlag der Kommission

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

Geänderter Text

$$T = ZLEV_benchmark_factor * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

Abänderung 70

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 – Formel – Zeile 4

Vorschlag der Kommission

rf die Zielvorgabe für die Senkung der CO₂-Emissionen (in %), die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannt ist, für das spezifische Kalenderjahr;

Geänderter Text

rf die Zielvorgabe für die Senkung der CO₂-Emissionen (in %), die in Artikel 1 **Absatz 1** Buchstaben a und b genannt ist, für das spezifische Kalenderjahr;

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ZLEV_benchmark_factor für den Zeitraum 2025 bis 2029 (1+y-x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,03 oder kleiner als 0,97; in diesem Fall wird ZLEV_benchmark_factor jeweils auf 1,03 bzw. 0,97 festgesetzt.

Dabei ist bzw. sind

x 5 %;

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge eines Herstellers, berechnet als die Summe der Gesamtzahl der emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und nicht die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben, und der Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben, wobei jedes von ihnen gemäß der unten stehenden Formel als ZLEV_specific angerechnet wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen

Fahrzeuge;

*ZLEV_specific 1- (CO_{2v}/(0,5*rCO_{2sg});
dabei ist bzw. sind:*

*CO_{2v}, die spezifischen CO₂-Emissionen in
g/km eines emissionsfreien bzw.*

emissionsarmen schweren

*Nutzfahrzeugs v, die gemäß Nummer 2.1
bestimmt wurden;*

rCO_{20,97} wie in Abschnitt 3 bestimmt.

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*ZLEV_benchmark_factor für 2030 (1+y-
x), es sei denn, diese Summe ist größer als
1,05; in diesem Fall wird*

*ZLEV_benchmark_factor auf 1,05
festgesetzt;*

*liegt die Summe zwischen 1,0 und 0,98,
wird ZLEV_benchmark_factor auf 1,0
festgesetzt;*

*ist die Summe kleiner als 0,95, wird
ZLEV_benchmark_factor auf 0,95
festgesetzt.*

Dabei ist bzw. sind

*x 20 %, vorbehaltlich der Überprüfung
gemäß Artikel 13;*

*y der Anteil emissionsfreier und
emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte
neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge
eines Herstellers, berechnet als die
Summe der Gesamtzahl der
emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse N,
die nicht in den Geltungsbereich der
Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen
und nicht die in Artikel 2 Absatz 1
Buchstaben a bis d genannten Merkmale
haben, und der Gesamtzahl
emissionsfreier und emissionsarmer
Fahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 1
Buchstaben a bis d genannten Merkmale
haben, wobei jedes von ihnen gemäß der*

*unten stehenden Formel als
ZLEV_specific angerechnet wird, geteilt
durch die Gesamtzahl der in dem
betreffenden Kalenderjahr zugelassenen
Fahrzeuge;*

*ZLEV_specific 1- (CO_{2,v}/(0,5*rCO_{2,sg});
dabei ist bzw. sind:*

*CO_{2,v} die spezifischen CO₂-Emissionen in
g/km eines emissionsfreien bzw.
emissionsarmen schweren
Nutzfahrzeugs v, die gemäß Nummer 2.1
bestimmt wurden;*

rCO_{20,97} wie in Abschnitt 3 bestimmt.