



28.8.2018

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur 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))

Verfasserin der Stellungnahme: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

PA_Legam

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) 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) 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, ***auch durch Förderungsstrategien für die Autoindustrie***, bis 2030 deutlich voranschreiten. ***Die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors muss beschleunigt und bezüglich der Treibhausgasemissionen sollte fest im Auge behalten werden, dass Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis Mitte des Jahrhunderts emissionsfrei sein müssen, damit die Union die Verpflichtungen einhalten kann, die sie 2015 auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) in Paris eingegangen ist. Die***

Aufrechterhaltung einer realistischen Zielsetzung ist notwendig, um der Autoindustrie die Anpassung zu ermöglichen, so dass die Erhöhung der Herstellungskosten – mit negativen Auswirkungen auf die Neuwagenanschaffungen in der EU und somit auch auf die Beschäftigung – vermieden wird. Eine zu gewagte Zielsetzung könnte auch zur Gefährdung der Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris bezüglich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen führen, sollte keine ausreichenden Senkung der Emissionen im Transportsektor erreicht werden.

¹⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016)0501 final).

¹⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016)0501 final).

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) In den Mitteilungen der Kommission „Europa in Bewegung“¹⁷ und „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“¹⁸ wird hervorgehoben, dass die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wichtige Impulsgeber für Innovation und Effizienz in der Automobilindustrie sind und auf technologieneutrale Weise den Weg für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ebnen.

Geänderter Text

(4) In den Mitteilungen der Kommission „Europa in Bewegung“¹⁷ und „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“¹⁸ wird hervorgehoben, dass die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wichtige Impulsgeber für Innovation und Effizienz in der Automobilindustrie sind und auf technologieneutrale Weise den Weg für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ebnen. **Dennoch ist der**

Marktanteil der sauberen Fahrzeuge weiterhin gering, da der größte Teil der Personenkraftwagen in der EU immer noch von Benzin- oder Dieselmotoren angetrieben wird. Aus diesem Grund bedarf es eines ganzheitlichen Ansatzes, um den Verbrauchern in der EU nachhaltige und erschwingliche Alternativen anbieten zu können, worunter auch die Förderung des Absatzes sauberer Fahrzeuge fällt, und zwar sowohl im privaten als auch im öffentlichen Sektor, sowie die schnellere Bereitstellung einer alternativen Infrastruktur.

¹⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – EUROPA IN BEWEGUNG – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle (COM(2017)0283 final).

¹⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen [...].

¹⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – EUROPA IN BEWEGUNG – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle (COM(2017)0283 final).

¹⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen [...].

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Der strukturelle Übergang zu alternativen Antriebssystemen wird mit strukturellen Veränderungen in den Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie einhergehen. Dadurch stellt sich die Frage, wo Bauteile hergestellt und woher sie bezogen werden sollen sowie wie Zulieferer aus der EU

*wettbewerbsfähig bleiben sollen.
Initiativen der Kommission, wie die EU-
Batterieallianz, sind zwar zu begrüßen,
aber die Kommission muss dazu auch
kontinuierlich die aktuellen
Entwicklungen verfolgen.*

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(7a) Angesichts der Ungewissheit
hinsichtlich der künftigen
technologischen und soziologischen
Entwicklungen der Branche ist es nicht
empfehlenswert, vorzeitig und auf
radikale Weise eine oder mehrere
technische Optionen zu bevorzugen, die
sich in Zukunft als weniger relevant
herausstellen könnten. Stattdessen sollten
die Möglichkeiten und eventuellen
Synergien der verschiedenen derzeit
verfügbaren Technologien untersucht
werden. In diesem Zusammenhang sei an
der Grundsatz der Technologieneutralität
erinnert, zu dem sich die EU bekennt und
verpflichtet hat.*

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10) Es ist daher angezeigt, die Ziele dieser Verordnungen durch die Festlegung neuer EU-weiter CO₂-Emissionsminderungsziele für die Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge für die Zeit bis 2030 weiter zu verfolgen. Bei der Bestimmung der Zielwerte wurde berücksichtigt, wie wirksam die Verordnungen dazu beitragen,

(10) Es ist daher angezeigt, die Ziele dieser Verordnungen durch die Festlegung neuer EU-weiter CO₂-Emissionsminderungsziele für die Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge für die Zeit bis 2030 weiter zu verfolgen. Bei der Bestimmung der Zielwerte wurde berücksichtigt, wie wirksam die Verordnungen dazu beitragen,

die Emissionen der Sektoren, für die die Lastenteilungsverordnung [...] gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft sowie Fahrzeughersteller und -nutzer ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und gesicherte Energieversorgung, mit ihnen einhergehen.

die Emissionen der Sektoren, für die die Lastenteilungsverordnung [...] gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft sowie Fahrzeughersteller und -nutzer ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und gesicherte Energieversorgung, mit ihnen einhergehen. **Die Nutzung erneuerbarer, nicht fossiler Kraftstoffe (mit Schwerpunkt auf synthetischen Kraftstoffen im Sinne der Begriffsbestimmungen von Artikel 2 der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) und auf modernen Biokraftstoffen (Anhang IX der RED II) im Einklang mit Nachhaltigkeitskriterien) kann bei einer „Well-to-Wheel“-Betrachtung (von der Quelle bis zum Rad) zu einer erheblichen CO₂-Minderung beitragen, sowohl bei der neuen als auch bei der bestehenden Flotte. Zur Förderung der technologischen Entwicklung und Steigerung des Marktanteils solcher Kraftstoffe sollte die Nutzung erneuerbarer, nicht fossiler Kraftstoffe bei der Festsetzung der herstellereinspezifischen Emissionszielvorgabe angerechnet werden, wenn der Hersteller eine freiwillige Selbstverpflichtung eingeht.**

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Mit der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird darauf abgezielt, den Einsatz von Energie, die aus Kohlenstoff gewonnen wird, zum Antrieb von leichten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erheblich zu

reduzieren. Diese Überarbeitung verfolgt also drei Ziele: ein ökologisches Ziel der Bekämpfung der Erderwärmung und der Reduzierung von für die menschliche Gesundheit schädlichen Emissionen, ein Ziel der Nachhaltigkeit mit der Reduzierung des Einsatzes fossiler Energien und ein wirtschaftliches Ziel der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilbranche der EU, ohne dass irreversible Störungen der Branche verursacht werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Auch wenn durch die Einführung des neuen weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP-Prüfverfahren) die Abweichungen zwischen den gemeldeten und den tatsächlichen CO₂-Emissionswerten von Fahrzeugen im Vergleich zum Neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) voraussichtlich geringer werden, werden solche Abweichungen dennoch fortbestehen. Daher scheint es erforderlich, sich weiterhin um die Entwicklung und den Erhalt von Labortests und von Tests, die außerhalb von Laboren eingesetzt werden können, zu bemühen. Diese müssen so realitätsnah wie möglich sein und den tatsächlichen Energieverbrauch und die Emissionen unter Bedingungen des realen Fahrbetriebs messen. Zu diesem Zweck sollte die Kommission diese Tests in den Regelungsrahmen aufnehmen, sobald sie ausgearbeitet worden sind.

Änderungsantrag 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) Es ist **bekannt**, dass die **Abweichungen zwischen den gemeldeten CO₂-Emissionswerten und den unter realen Fahrbedingungen entstehenden Emissionen seit Inkrafttreten der ersten EU-Rechtsvorschriften über CO₂-Normen für leichte Nutzfahrzeuge erheblich zugenommen haben** und dass **das WLTP-Prüfverfahren, obwohl es den typischen Bedingungen im realen Fahrbetrieb besser entsprechen soll als das NEFZ, weiterhin auf Labortestverfahren beschränkt sein wird, was nicht nur bedeutet, dass die Abweichungen nach einigen Jahren durchaus wieder wachsen können, sondern dass auch weiterhin die Möglichkeit besteht, dass rechtswidrige Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden und unentdeckt bleiben.**

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) **Es ist entscheidend, dass sich diese Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Bezug auf die Festlegung von Anforderungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen in eine Kontinuität einreicht und eine gewisse Stabilität und Vorhersehbarkeit für die verschiedenen Akteure dieser Branche in der EU bietet, insbesondere für die Autohersteller und ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der gesamten EU. Es gilt also, die Bemühungen fortzusetzen, indem Elemente der ursprünglichen Verordnung**

verbessert und dabei an ökologische Notwendigkeiten und neue technologische Möglichkeiten der Branche angepasst werden, ohne jedoch die wichtigsten Branchen der Union aus dem Gleichgewicht zu bringen, sondern stattdessen die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovation in der EU zu fördern.

Änderungsantrag 10

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) Daher *müssen die Arbeiten zur Einführung noch zuverlässigerer und realistischerer CO₂-Prüfverfahren unbedingt fortgesetzt werden, um insbesondere ein Prüfverfahren zur Messung der Emissionen im realen Fahrbetrieb zu entwickeln; die Gemeinsame Forschungsstelle sollte dazu verschiedene Prüfverfahren untersuchen und vergleichen, wobei sie auch möglichen Abweichungen in Bezug auf physikalische Bedingungen und Fahrverhalten Rechnung tragen sollte. Außerdem muss das Prüfverfahren regelmäßig überprüft werden.*

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) *Die Union kann ihre Klimaziele für 2050 nur erfüllen, wenn erreicht wird, dass im Straßenverkehr keine CO₂-Emissionen mehr verursacht werden.*

Daher sollte der Verkauf neuer CO₂-emittierender Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge bis spätestens 2040 schrittweise eingestellt werden. Die Kommission sollte prüfen, wie bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge mithilfe von Marktüberwachungsinstrumenten berücksichtigt werden können und welche Anreize für die Nachrüstung von Fahrzeugen gesetzt werden können, sofern diese effizient und in Bezug auf die Kosten wettbewerbsfähig sind. In dieser Hinsicht könnten weitere Sondierungsstudien nützlichen Beitrag zur Ausarbeitung eines EU-Rahmens für Nachrüstungstechnologien leisten. Da den erneuerbaren Energien auch bei der Verringerung der THG-Emissionen des EU-Verkehrssektors eine Schlüsselrolle zukommt, ist es unerlässlich, alle Formen von erneuerbaren Energien und weniger kohlenstoffintensiven Kraftstoffen zu berücksichtigen sowie Anreize zu schaffen, um einen effektiven Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen des europäischen Verkehrssektors und zur Nachrüstung der bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zu leisten. In dieser Verordnung wird nicht der Anteil der erneuerbaren Energien an den verwendeten Flüssigkraftstoffen und/oder gasförmigen Kraftstoffen berücksichtigt, da in der Messphase keine Unterscheidung zwischen CO₂ aus erneuerbaren und nichterneuerbaren Energieträgern vorgenommen wird. Daher muss die Entwicklung einer Methode zur Berücksichtigung des Anteils der erneuerbaren Energien an den verwendeten Flüssigkraftstoffen und/oder gasförmigen Kraftstoffen bei der Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen vorangetrieben werden.

Änderungsantrag 12

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 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.

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. ***Wenn die Wirtschaft in der Union die notwendige Energiewende im Verkehrssektor zu spät vollzieht, wird sie ihre Spitzenposition verlieren.*** 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.

Änderungsantrag 13

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 technologischen Wettbewerbs ist es unerlässlich, dass die EU und die Mitgliedstaaten ihre Bemühungen zur Erforschung und Entwicklung von Initiativen – wie zum

Beispiel die neue EU-Batterieallianz – fortsetzen, die mögliche Synergien des Sektors stärken, und öffentliche sowie private Investitionen in Forschung und Innovation im europäischen Automobilsektor fördern, um die Technologieführerschaft der EU in dieser Branche aufrechtzuerhalten und die Tragfähigkeit ihrer industriellen Basis und deren Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten dauerhaft sicherzustellen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14b) Es ist entscheidend, dass die sozialen und ökologischen Auswirkungen des Übergangs berücksichtigt werden und dass auf den Abbau von Arbeitsplätzen, der mit dem tiefgreifenden industriellen Wandel zwangsläufig verbunden ist, vorausschauend reagiert wird; deshalb sollten in diesem Zusammenhang die Neuqualifizierung, Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern sowie Bildungsangebote und Initiativen für Arbeitssuchende im Dialog mit den Sozialpartnern eine Schlüsselpriorität sein, bevor es zu sozialen Verwerfungen kommt.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15) *Ein* spezieller Anreizmechanismus *sollte* eingeführt werden *sollte*, um *den* reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieses

(15) *Es sollte ein* spezieller Anreizmechanismus eingeführt werden, um *einen* reibungslosen *und rechtzeitigen* Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu

Anrechnungssystem sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert.

erleichtern. Dieses Anrechnungssystem sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert. ***Dieses System sollte gegenüber allen Technologien und innovativen Kraftstoffen neutral sein.***

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Die zügige Bereitstellung einer ausreichenden Lade- und Tankstelleninfrastruktur für alternative Kraftstoffe ist unerlässlich, wenn es darum geht, den Markt für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge aufzubauen und insbesondere das Vertrauen der Verbraucher zu gewinnen; dabei ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Investitionen in den Aufbau einer solchen Infrastruktur fortgesetzt und verstärkt werden, und zwar durch verschiedene Förderinstrumente auf Unionsebene und nationaler Ebene, um zur Schaffung umfassender und günstiger Rahmenbedingungen beizutragen, die auch zuverlässige Kennzeichnungssysteme für Kraftfahrzeuge, eine strenge Durchsetzung der Normen für die Luftqualität und die Bekämpfung des Klimawandels sowie starke Unterstützungssysteme für die Arbeitnehmer in der Automobilindustrie umfassen. Die Frage der Aufladung bzw. Betankung ist untrennbar mit der Reichweite der Fahrzeuge verbunden: je größer die Reichweite, desto geringer die erforderliche Ladefrequenz; die Kommission sollte daher bei der Bereitstellung von Infrastrukturen den

technologischen Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf die Reichweite, Rechnung tragen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17b) Eine besser konzipierte 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, könnte die Verbreitung der kraftstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge in der Union unterstützen. Die Kommission sollte die Richtlinie 1999/94/EG daher bis spätestens 31. Dezember 2019 überarbeiten und einen entsprechenden Gesetzgebungsvorschlag unterbreiten.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19) Damit die Vielfalt des Markts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Die Beibehaltung von Masse als Parameter für den Nutzwert wird als mit der bestehenden Regelung kohärent angesehen. Damit die Masse von auf der

(19) Damit die Vielfalt des Markts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Die Beibehaltung von Masse als Parameter für den Nutzwert wird als mit der bestehenden Regelung kohärent angesehen. Damit die Masse von auf der

Straße betriebenen Fahrzeugen besser abgebildet wird, sollte der Parameter der Masse in fahrbereitem Zustand ab **2025** durch die Prüfmasse gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ersetzt werden.

Straße betriebenen Fahrzeugen besser abgebildet wird, sollte der Parameter der Masse in fahrbereitem Zustand ab **2030** durch die Prüfmasse gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ersetzt werden.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Es sollte vermieden werden, dass die EU-weiten Flottenziele aufgrund von Veränderungen der Durchschnittsmasse der Flotte geändert werden. Veränderungen der Durchschnittsmasse sollten daher unverzüglich in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einfließen, und der hierzu verwendete Durchschnittsmassewert sollte ab **2025** alle zwei Jahre angepasst werden.

Geänderter Text

(20) Es sollte vermieden werden, dass die EU-weiten Flottenziele aufgrund von Veränderungen der Durchschnittsmasse der Flotte geändert werden. Veränderungen der Durchschnittsmasse sollten daher unverzüglich in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einfließen, und der hierzu verwendete Durchschnittsmassewert sollte ab **2030** alle zwei Jahre angepasst werden.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, die die Vielfalt des Marktes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge widerspiegelt, und angesichts des Übergangs zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ist es angebracht, die Neigung der Grenzwertkurve auf der Grundlage der spezifischen Emissionen aller in dem entsprechenden Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge zu bestimmen und die Änderung der EU-weiten Flottenziele in den Jahren 2021, 2025 und 2030 zu berücksichtigen,

Geänderter Text

(21) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, die die Vielfalt des Marktes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge widerspiegelt, und angesichts des Übergangs zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ist es angebracht, die Neigung der Grenzwertkurve auf der Grundlage der spezifischen Emissionen aller in dem entsprechenden Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge zu bestimmen und die Änderung der EU-weiten Flottenziele in den Jahren 2021 und 2030 zu berücksichtigen, damit

damit sichergestellt wird, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den Minderungsanstrengungen beitragen. Bei leichten Nutzfahrzeugen sollte für Hersteller von leichteren, von Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen der gleiche Ansatz wie für die Hersteller von Personenkraftwagen gelten; für die Hersteller von Fahrzeugen, die den schwereren Marktsegmenten zuzuordnen sind, sollte für den gesamten Zielzeitraum eine steilere, unveränderliche Neigung festgelegt werden.

sichergestellt wird, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den Minderungsanstrengungen beitragen. Bei leichten Nutzfahrzeugen sollte für Hersteller von leichteren, von Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen der gleiche Ansatz wie für die Hersteller von Personenkraftwagen gelten; für die Hersteller von Fahrzeugen, die den schwereren Marktsegmenten zuzuordnen sind, sollte für den gesamten Zielzeitraum eine steilere, unveränderliche Neigung festgelegt werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) **Mit** dieser Verordnung **sollen der Automobilindustrie Anreize** für Investitionen in neue Technologien **gegeben werden**. Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und enthält einen Mechanismus, der die Möglichkeit bieten sollte, künftigen Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen. Die Erfahrung zeigt, dass Ökoinnovationen erfolgreich zur Kostenwirksamkeit der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sowie zur Senkung der tatsächlichen CO₂-Emissionen beigetragen haben. Diese Modalität sollte daher beibehalten und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um Anreize für Effizienzsteigerungen bei Klimaanlagen zu schaffen.

Geänderter Text

(22) **Ziel** dieser Verordnung **ist es, durch die Schaffung von Anreizen** für Investitionen **der Automobilindustrie** in neue Technologien **eine Senkung der Emissionen im realen Fahrbetrieb zu ermöglichen und dabei technologieneutral zu bleiben**. Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und enthält einen Mechanismus, der die Möglichkeit bieten sollte, künftigen Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen. Die Erfahrung zeigt, dass Ökoinnovationen erfolgreich zur Kostenwirksamkeit der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sowie zur Senkung der tatsächlichen CO₂-Emissionen beigetragen haben. Diese Modalität sollte daher beibehalten und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um Anreize für Effizienzsteigerungen bei Klimaanlagen **und Senkungen der CO₂- und NO_x-Emissionen** zu schaffen, **und es sollte die Nachrüstung von Motoren geprüft werden und das für die Fertigung und Herstellung verwendete Material**

sowie die Endstufe des Lebenszyklus der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Die CO₂-Emissionen von neuen, in der EU zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessen, wobei in der Messphase keine Unterscheidung zwischen CO₂ aus erneuerbaren und CO₂ aus nichterneuerbaren Energieträgern vorgenommen wird. Daher sollte eine Methode zur Berücksichtigung des Anteils der erneuerbaren Energien an den Flüssigkraftstoffen und/oder gasförmigen Kraftstoffen bei der Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen entwickelt werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22b) Die Verwendung alternativer Kraftstoffe kann zu einer erheblichen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von der Quelle bis zum Rad („Well-to-Wheel“) führen, wenngleich es noch keine solide Methode gibt, mit der diesem Umstand Rechnung getragen werden kann. Daher wird der Kommission empfohlen, die Grundlagenforschung auf diesem Gebiet zu fördern, damit es so rasch wie möglich in den Regulierungsrahmen einbezogen werden kann.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22c) Da das Ziel der vorliegenden Verordnung darin besteht, die CO₂-Emissionen in der Praxis zu reduzieren, sollten auch Off-Cycle-Technologien, die nicht Gegenstand des standardisierten Prüfzyklus sind und nicht in den Bereich des Mechanismus für Ökoinnovationen fallen, von der Kommission in Erwägung gezogen und berücksichtigt werden, wenn sie zu einer messbaren, nachweisbaren und verifizierten Reduzierung der CO₂-Emissionen führen.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22d) In Anbetracht der Unsicherheit bezüglich der Marktakzeptanz von Fahrzeugen mit alternativem Antriebssystem, der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur und der sich wandelnden Verbrauchernachfrage müssen die angestrebten Ziele auf transparente Weise geändert werden. Der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bietet eine Orientierungshilfe bezüglich der Anforderungen an eine solche Infrastruktur.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22e) Die Entwicklung innovativer Antriebstechnologien sollte besonders gefördert werden, weil die Emissionen dadurch im Vergleich zu herkömmlichen Personenkraftwagen deutlich gesenkt werden können. So wird langfristig zur Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der EU beigetragen, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

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, 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.

(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 Höhe der Obergrenze 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.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen vom Flottenzielwert von 95 g CO₂/km für Nischenhersteller stellt sicher, dass die Reduktionsauflagen für Nischenhersteller den Reduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen im Hinblick auf dieses Ziel entsprechen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass Nischenhersteller über dasselbe Potenzial, die CO₂-Zielvorgaben zu erfüllen, verfügen wie große Hersteller; im Hinblick auf die Zielvorgaben ab 2025 wird es als nicht angebracht angesehen, zwischen den beiden Herstellerkategorien zu unterscheiden.

Geänderter Text

(28) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen vom Flottenzielwert von 95 g CO₂/km für Nischenhersteller stellt sicher, dass die Reduktionsauflagen für Nischenhersteller den Reduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen im Hinblick auf dieses Ziel entsprechen.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29a) Alternative Antriebsstränge, zu denen hybride Antriebsstränge gehören, sind solche, die zum Zweck des mechanischen Antriebs aus einem Betriebskraftstoff und/oder einer Batterie oder einer anderen Speichereinrichtung für elektrische oder mechanische Leistung Energie beziehen. Ihre Nutzung für leichte Nutzfahrzeuge kann zu einem Mehrgewicht führen, verringert aber die Abgabe von Schadstoffen. Dieses Mehrgewicht sollte nicht durch eine Verringerung der Nutzlast des Fahrzeugs ausgeglichen werden, weil dadurch der Straßenverkehrssektor in wirtschaftlicher Hinsicht benachteiligt würde. Das Mehrgewicht sollte allerdings auch nicht das Ladevermögen des Fahrzeugs erhöhen. Die Kommission sollte also analysieren, in welchem Umfang das Mehrgewicht auch für neue leichte, mit

alternativem Kraftstoff betriebene Nutzfahrzeuge (mit daraus resultierenden schwereren Antriebssträngen als solchen für Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb) zum Tragen kommen könnte, ohne jedoch die allgemeinen Ziele der CO₂-Reduktion dieser Verordnung zu beeinträchtigen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(30a) Damit CO₂-Emissionswerte und Kraftstoffeffizienzwerte von fertigen Fahrzeugen wirklich repräsentativ sind, sollte die Kommission ein Sonderverfahren vorlegen und in Erwägung ziehen, die Typgenehmigungsvorschriften zu überprüfen und eine – insbesondere in Bezug auf CO₂-Emissionen – für Marktüberwachungstätigkeiten zuständige Europäische Agentur für die Marktüberwachung des Straßenverkehrs einzurichten, die befugt wäre, europaweite Rückrufprogramme zu organisieren und gegebenenfalls die Typgenehmigung zu entziehen; außerdem sollte die Agentur, wenn Dritte Prüfergebnisse vorlegen, die auf verdächtiges Emissionsverhalten schließen lassen, Prüfungen oder Inspektionen veranlassen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(38) Die Einhaltung der in dieser

(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**.

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 **betrachtet werden, die in erster Linie** für den **Straßenverkehrssektor** der Union **bestimmt sind, um den reibungslosen Übergang zu einer kohlenstoffarmen Mobilität zu ermöglichen und zur Forschung und Entwicklung in der Automobilindustrie, zu Technologien wie neuen Antriebssträngen, Kraftstoffen, Testverfahren und zur Verkehrssicherheit beizutragen. Diese Einnahmen sollten ferner dazu verwendet werden, um proaktiv auf die unumgänglichen sozialen Auswirkungen des Übergangs der Automobilindustrie zu Fahrzeugen mit geringen CO₂-Emissionen einzugehen, die sich in einigen am stärksten betroffenen Regionen besonders bemerkbar machen werden. Daher ist es äußerst wichtig, dass die derzeitigen Maßnahmen zur Erleichterung des Übergangs hin zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen mit gezielten Maßnahmen für die Umschulung, Neuqualifizierung und Weiterqualifizierung von Arbeitnehmern sowie Initiativen für allgemeine und berufliche Bildung sowie Stellensuche, die in engem Dialog mit den Sozialpartnern durchgeführt werden, einhergehen.**

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41

(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.

(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. **Der sicherste Weg, um dem realen Fahrbetrieb entsprechende Typpenehmigungswerte zu gewährleisten, ist die Einführung von im realen Fahrbetrieb durchgeführten Tests zur Messung der CO₂-Emissionen, weshalb die Gemeinsame Forschungsstelle den Auftrag erhalten sollte, mit den Arbeiten an der Durchführbarkeit solcher Tests zu beginnen, damit solche Testverfahren so bald wie möglich in den Regulierungsrahmen aufgenommen werden können. Die Emissionen im realen Fahrbetrieb sollten unterhalb eines nicht überschreitbaren Höchstwerts liegen, der maximal 15 % über den ab 2021 mithilfe des WLTP-Prüfverfahrens gemessenen Typpenehmigungswerten liegt, die 2021 für jeden Hersteller in Bezug auf seine Emissionsziele für 2025 und 2030 festgelegt werden.** Die Kommission sollte die Befugnis haben, **für** die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten **und der Daten von Kraftstoffverbrauchszählern zu sorgen, sowie darüber hinaus** erforderlichenfalls **auch** die Verfahren zur Ermittlung und Sammlung der zur Durchführung solcher

Bewertungen erforderlichen Daten entwickeln.

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)).

²³ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (**Überwindung** der Diskrepanz zwischen den **im realen Fahrbetrieb gemessenen** CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten **Nutzfahrzeugen** und **den unter Laborbedingungen gemessenen Werten**).

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)).

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(41a) Auch wenn die vorliegende Verordnung die Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen zum Ziel hat, sollte die Gesamtkohlenstoffbilanz des Zyklus Herstellung-Nutzung-Verschrottung der Fahrzeuge sowie des Zyklus Förderung/Herstellung-Transport-Verbrauch des verwendeten Kraftstoffs nicht außer Acht gelassen werden („von der Quelle bis zum Rad“). Die Kommission sollte diesbezüglich eine harmonisierte Methodik einführen, die es ermöglicht, über die Kohlenstoffbilanz des Lebenszyklus der Fahrzeuge und der verbrauchten Energie Bericht zu erstatten, um einen Überblick über deren Umweltauswirkungen zu erhalten und damit die Kohärenz der zur Erreichung der Klimaziele der Union eingesetzten

Mittel sicherzustellen.

Änderungsantrag 34

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) 2024 ist geplant, die Fortschritte im Rahmen der [Lastenteilungsverordnung und der Richtlinie über das Emissionshandelssystem] zu prüfen. ***Im Jahr 2023 wäre das neue Emissionsprüfverfahren bereits seit drei Jahren für alle leichten Nutzfahrzeuge in Kraft.*** Es ist daher ***möglich und*** angezeigt, die Wirksamkeit dieser Verordnung im selben Jahr zu bewerten ***und das für 2030 angestrebte Ziel für die CO₂-Emissionen der Gesamtflotte zusammen mit dem Vergleichswert für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu bestätigen,*** sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen erfolgen kann ***und so bald wie möglich vorgelagerte und mit der Herstellung verbundene Emissionen berücksichtigt werden können. Bei der Berechnung der Umweltauswirkungen jedes Fahrzeugs sollte die Art der Beladung, die mit dem Emissionsvolumen einhergeht, berücksichtigt werden, und die Kommission sollte die Einführung einer harmonisierten Methode des Typs „x g CO₂/km pro Person und Tonne Güter“ in Betracht ziehen, um Leerfahrten von leichten Nutzfahrzeugen, unabhängig davon, ob sie Güter oder Personen befördern, zu verringern.***

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

PE619.220v03-00

26/45

AD\1161462DE.docx

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, **mit denen die Erfüllung der Klimaverpflichtungen und -ziele der Union sichergestellt werden soll.**

Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

(3) Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union gemäß der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament aus dem Jahr 2007²⁷ wird diese Verordnung **bis zum 31. Dezember 2024** durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO₂/km entsprechen.

Geänderter Text

(3) Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union gemäß der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament aus dem Jahr 2007²⁷ wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO₂/km entsprechen.

²⁷ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 7. Februar 2007 – Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (KOM(2007)0019 endg.).

²⁷ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 7. Februar 2007 – Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (COM(2007)0019 final).

Änderungsantrag 37

**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

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“).

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 in 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 (Batterien) ein Mehrgewicht benötigen, zu aktualisieren.**

Änderungsantrag 38

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

na) „Nachrüstung“ Veränderungen an Teilen eines Fahrzeugmotors durch den Einsatz von schadstoffreduzierenden und/oder kraftstoffsparenden Technologien. Dies beinhaltet kraftstoffsparende Technologien wie zum Beispiel die Hybridisierung oder umfangreichere Modifikationen mit elektrischen oder anderen Technologien zur Nutzung alternativer Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/94/EU.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Einleitung

(1) **Der** Hersteller stellt sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die folgende Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten:

(1) **Bei der Ermittlung der Einhaltung der in diesem Artikel genannten spezifischen Emissionszielvorgaben durch die Hersteller sind die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen zu reduzieren, wenn erneuerbare nicht-fossile Kraftstoffe, die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen, von den Herstellern im Jahr der Zulassung der neuen Kraftfahrzeuge auf den Kraftstoffmarkt gebracht wurden. Die den CO₂-Ausstoß verringernde Wirkung ist gemäß der Definition der in der geltenden Fassung der Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED) festgelegten Mechanismen zu dokumentieren. Der Hersteller erstattet an eine von der Kommission benannte Behörde Bericht über den Energiegehalt der während des Geschäftsjahres auf den Markt gebrachten verschiedenen ergänzenden nicht-fossilen Kraftstoffe (Kraftstoff_i^{1a}). Der nicht-fossile Kraftstoff darf nicht auf andere CO₂-Zielvorgaben (RED II oder EHS) angerechnet werden, um eine doppelte Anrechnung zu vermeiden.** Der Hersteller stellt sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die folgende Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten:

1a Zu übermittelnde Daten: Kraftstoff_i = Energiegehalt des auf den Markt gebrachten erneuerbaren, nichtfossilen Kraftstoffs (MJ).

Änderungsantrag 40

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

b) für jedes Kalenderjahr von 2021 bis **2024** die nach Bedarf gemäß Anhang I Teil A Nummern 3 und 4 oder Teil B Nummern 3 und 4 oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, gemäß dieser Ausnahme und Anhang I Teil A bzw. B Nummer 5 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen;

b) für jedes Kalenderjahr von 2021 bis **2029** die nach Bedarf gemäß Anhang I Teil A Nummern 3 und 4 oder Teil B Nummern 3 und 4 oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, gemäß dieser Ausnahme und Anhang I Teil A bzw. B Nummer 5 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen;

Änderungsantrag 41

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

Vorschlag der Kommission

c) für jedes Kalenderjahr ab dem Jahr **2025** die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 bzw. Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen.

Geänderter Text

c) für jedes Kalenderjahr ab dem Jahr **2030** die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 bzw. Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) die Kategorie der in der Klasse M₁ **oder** N₁ zugelassenen Fahrzeuge, die die Emissionsgemeinschaft abdecken soll.

Geänderter Text

d) die Kategorie der in der Klasse M₁ **und** N₁ zugelassenen Fahrzeuge, die die Emissionsgemeinschaft abdecken soll.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Hinsichtlich der Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Fahrzeugklassen M1 und N1 der einzelnen Hersteller ist die Leistung eines Herstellers, der die

Zielvorgabe für CO₂-Emissionen bei der Fahrzeugklasse M1 oder N1 übertrifft, diesem Hersteller oder (einem) anderen Hersteller(n) anzurechnen. In diesem Fall ist die Differenz zwischen den Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Fahrzeugklassen M1 oder N1 des Herstellers und seinen durchschnittlichen spezifischen Emissionen von seinen nach Zulassungszahlen gewichteten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Verhältnis zur spezifischen Zielvorgabe für die Fahrzeugklassen M1 oder N1 abzuziehen. Der Gesamtbeitrag dieser Übertragung von Gutschriften zwischen M1- oder N1-Herstellern kann bis zu 10 g CO₂/km pro Hersteller betragen.

Änderungsantrag 44

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.

Änderungsantrag 45

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Ab 2025 müssen die Hersteller auf der Grundlage des harmonisierten EU-Verfahrens für die Berichterstattung und Überwachung bis 2030 die Lebenszyklus-CO₂-Emissionen der von ihnen nach dem 1. Januar 2025 in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen melden. Zu diesem Zweck legt die Kommission im Wege delegierter

Rechtsakte spätestens zum 1. Januar 2022 ein verlässliches und repräsentatives harmonisiertes Verfahren fest, mit dessen Hilfe für alle Kraftstoffarten und Antriebssysteme auf dem EU-Markt die Lebenszyklus-CO₂-Emissionen ermittelt werden können. Dieses Verfahren muss mit den einschlägigen ISO-Normen in Einklang stehen und dem Treibhauspotenzial Rechnung tragen, das mit den Emissionen einhergeht, die bei der Herstellung des Fahrzeugs, der Rohmaterialbeschaffung, in allen Phasen von der Quelle bis zum Rad („well-to-wheel“) sowie beim Recycling und bei der Demontage des Fahrzeugs entstehen.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(9a) In der Phase der Überwachung und Meldung wird die Menge der an Tankstellen verkauften modernen flüssigen und gasförmigen Biokraftstoffe berücksichtigt und von den während der Typgenehmigungsphase gemeldeten CO₂-Emissionen abgezogen. Diese Werte werden zur Ermittlung des CO₂-Emissionskorrekturfaktors (Carbon Correction Factor, CCF) verwendet. Der CO₂-Emissionskorrekturfaktor (CCF) wird nach der folgenden Formel berechnet:
CCF = nationaler Anteil verwendeter moderner flüssiger und gasförmiger Biokraftstoffe.
Die Berechnung der korrigierten CO₂-Flottenemission erfolgt demnach wie folgt:
CO₂-Flottenemission = (CO₂-Typgenehmigung) * (1-CCF)*

Änderungsantrag 47

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) **Gegebenenfalls werden die aus** der Emissionsüberschreitungsabgabe **anfallenden Beträge** als Einnahmen **betrachtet, die in den betroffenen Regionen** für den **gerechten Übergang verwendet werden, etwa für Neuqualifizierungen und Umschulungen von Arbeitnehmern in der Automobilbranche, die Einführung einer umweltverträglichen Mobilität und emissionsarmen Wirtschaft, für Verkehrsinfrastrukturen, Forschung und Entwicklung und die Abdeckung der negativen externen Effekte des Straßenverkehrs und der Straßenverkehrssicherheit**.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) die EU-weiten Flottenziele für **2025 und** 2030 gemäß Artikel 1 Absätze 4 **und** 5, die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummern 6.1.1. und **6.1.2 und** Teil B Nummern **6.1.1 und** 6.1.2 berechnet wurden;

Geänderter Text

a) die EU-weiten Flottenziele für 2030 gemäß Artikel 1 Absätze 4, die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummern 6.1. und Teil B Nummern 6.1. berechnet wurden;

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) die Werte a_{2021} , a_{2025} und a_{2030} , die

Geänderter Text

b) die Werte a_{2021} und a_{2030} , die von

von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.2 und Teil B Nummer 6.2 berechnet wurden.

der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.2 und Teil B Nummer 6.2 berechnet wurden.

Änderungsantrag 50

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

Vorschlag der Kommission

Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden „innovative Technologiepakete“) erreicht werden, berücksichtigt.

Geänderter Text

Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien (**wie Nachrüstung**) oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden „innovative Technologiepakete“) erreicht werden, berücksichtigt.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen Emissionen je Hersteller kann bis zu 7 g CO₂/km betragen.

Geänderter Text

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen Emissionen je Hersteller kann bis zu **9** g CO₂/km betragen.

Änderungsantrag 52

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Kommission **passt** die Obergrenze mit Wirkung ab **2021 an, um die nach dem WLTP-Verfahren vorgenommene Berechnung zu berücksichtigen**. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Änderungsantrag 53

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

Vorschlag der Kommission

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 Klimaanlage.

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. **Dieses Kriterium** findet keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlage.

Änderungsantrag 54

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. Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird **und leitet bei Feststellung erheblicher Überschreitungen der CO₂-Emissionswerte gegen bestimmte Hersteller weitere Untersuchungen ein.**

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Hierzu stellt die Kommission **sicher, dass die** Hersteller oder **die**

Geänderter Text

(2) Hierzu stellt die Kommission **zuverlässige nichtpersonenbezogene**

nationalen Behörden **zuverlässige nichtpersonenbezogene Daten** über die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Verfügung **stellen**.

Daten der Hersteller oder **der** nationalen Behörden über die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen **öffentlich und in digital durchsuchbarem Format** zur Verfügung.

Änderungsantrag 56

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Für eine wirksame Reduzierung der CO₂-Emissionen, wie sie mit der vorliegenden Verordnung in Artikel 1 angestrebt wird, werden WLTP-Tests solange zur Bestimmung des Emissionsniveaus eingesetzt, bis die Kommission realitätsnähere Tests unter Bedingungen des realen Fahrbetriebs einführt, um sie zu ersetzen.

Änderungsantrag 57

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 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**

(1) Im Jahr **2023** 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. **Für diesen Bericht setzt die Kommission einen unabhängigen Expertenkreis ein, der unter Berücksichtigung der folgenden Indikatoren alle wesentlichen Parameter bewertet, die sich auf die Förderung alternativer Antriebssysteme auswirken: In dem Bericht wird unter anderem auf**

Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ ein.

Folgendes eingegangen:

– die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte, wobei im Falle von Kraftstoffen auch eine Bewertung des Lebenszyklus der Fahrzeuge und die Auswirkungen der von der Quelle bis zum Rad (well-to-wheel) entstehenden Emissionen in den Bericht aufzunehmen ist;

– 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.

Für diesen Bericht berücksichtigt die Kommission die folgenden Indikatoren:

– Fahrzeugangebot auf dem Markt (Elektrospeicherfahrzeuge, aufladbare Hybridfahrzeuge, Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzelle usw.),

– Öl- und Kraftstoffpreise.

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).

Änderungsantrag 58

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)

Geänderter Text

(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 Nutzfahrzeugen *widerspiegeln*.

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, *auch gestützt auf mobile Emissionsmesssysteme und Fernmessung, angemessen wiedergegeben werden*.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab **2025**

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab **2030**

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die für den Zeitraum **2025 bis 2029 gemäß Nummer 6.2.1 und für den Zeitraum** ab 2030 gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird;

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die für den Zeitraum ab 2030 gemäß Nummer 6.2 bestimmt wird;

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil A – Nummer 6 – Punkt 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 (1+y-x), *es sei denn*, diese Summe *ist* größer als 1,15 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,15 bzw. 1,0 festgesetzt.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil A – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagen;

Geänderter Text

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagen $ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - [(spezifische \ Emissionen \times 0,5) / 50]$

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil A – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

null

entfällt

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil A – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

x 20% ab 2030.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 4 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Für die Kalenderjahre 2021 bis
2024 wird die Zielvorgabe für die
spezifischen Emissionen eines Herstellers
wie folgt berechnet:

4. Für die Kalenderjahre 2021 bis
2029 wird die Zielvorgabe für die
spezifischen Emissionen eines Herstellers
wie folgt berechnet:

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6.3. Referenzzielvorgabe für die
spezifischen Emissionen ab **2025**

6.3. Referenzzielvorgabe für die
spezifischen Emissionen ab **2030**

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Unterpunkt 6.3.1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6.3.1. 2025 bis 2029

entfällt

*Zielvorgabe für die spezifischen
Emissionen = (Referenzzielvorgabe für
die spezifischen Emissionen –*

(ØZiele2025)) · ZLEV-Faktor

Dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;

ØZiele der (nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurden;

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.

Dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge;

null

x 15 %.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Unterpunkt 6.3.2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – (Ø Ziele – EU-weites Flottenziel 2030)) ZLEV-Faktor

Geänderter Text

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ZLEV-Faktor

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Unterpunkt 6.3.2 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ØZiele der (nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;

entfällt

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Unterpunkt 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 1,15 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,15 bzw. 1,0 festgesetzt.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6 – Punkt 6.3 – Unterpunkt 6.3.2 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

x **30 %**

x **15 %**

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Teil A – Punkt 1 – Absatz 1 – Buchstabe t a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ta) Lebenszyklus-CO₂-Emissionen der Fahrzeugfamilie, sofern verfügbar.

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (Neufassung)
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 5.2.2018
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 5.2.2018
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Karima Delli 16.1.2018
Prüfung im Ausschuss	25.4.2018
Datum der Annahme	10.7.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 23 –: 18 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Anna Hedh

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

23	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

18	-
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	0
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltungen