



2023/0042(COD)

19.9.2023

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 Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Andris Ameriks

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Obwohl die Klima- und Energiepolitik der EU zu einer erheblichen Verringerung der Treibhausgasemissionen in allen Wirtschaftszweigen führt, nehmen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU weiter zu und machen ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen in Europa aus. In diesem Rahmen stellt der Straßenverkehr die wichtigste Zahl dar (über 70 %), wobei über 27 % auf schwere Nutzfahrzeuge entfallen. Ein Schlüsselfaktor für diese Zahl ist die Zunahme der Nachfrage und der entsprechenden Tätigkeit im Güterverkehr seit 2000, die in Zukunft noch weiter steigen dürfte.

Daher wird die Änderung der bestehenden verbindlichen CO₂-Emissionsreduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge auch angesichts des derzeitigen geopolitischen Kontexts für die Verwirklichung der Ziele des ökologischen Wandels von Bedeutung sein: Wie im REPowerEU-Plan hervorgehoben, hat der russische Einmarsch in die Ukraine in der Tat gezeigt, dass die Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen stärker als bisher verringert werden muss.

Zweitens hat die Reform das Potenzial, Verkehrsunternehmen und Nutzern Vorteile zu bringen. Eine breitere Einführung energieeffizienterer Fahrzeuge, die dadurch erreicht wird, dass Hersteller dazu angehalten werden, ihr Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen zu erhöhen, wird zu erschwinglicheren emissionsfreien Fahrzeugmodellen führen, wobei die Gesamtbetriebskosten dieser Fahrzeuge insgesamt sinken.

Drittens könnte die Reform eine Rolle bei der Stärkung der industriellen Führungsrolle der EU in den Bereichen Technologie und Innovation spielen, insbesondere im Rahmen des laufenden globalen Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität, indem Investitionen in emissionsfreie Technologien geleitet werden.

Ein triftiger Punkt des Vorschlags ist die Einbeziehung von Stadtbussen in die Änderungsverordnung. Die Verringerung der CO₂-Emissionen in städtischen Gebieten wird mehrere positive Aspekte mit sich bringen und die Luftqualität der Städte sowie die Gesundheit der Menschen in Europa verbessern. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die Möglichkeit, einen begrenzten Anteil von Bussen gemäß Artikel 3b Absatz 2 des Vorschlags auszunehmen, betont der Verfasser der Stellungnahme, dass es wichtig ist, den Zeitplan für den Erlass delegierter Rechtsakte zu diesem besonderen Thema durch die Kommission zu verkürzen, um den Wirtschaftsakteuren Gewissheit zu verschaffen.

Gleichzeitig müssen beim Übergang von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zu emissionsfreien Fahrzeugen die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich daraus ergeben können, berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass beim Übergang zu einem klimaneutralen Europa niemand zurückgelassen wird. Ungleichheiten beim Zugang zu Verkehrsnetzen wirken sich auf das tägliche Leben von Millionen von Menschen aus, insbesondere bei niedrigeren Einkommen, Nutzern aus Gruppen mit besonderen Bedürfnissen und Randgebieten. Eng damit verbunden ist die Frage der Konnektivität zwischen ländlichen, stadtnahen und städtischen Gebieten, insbesondere im Falle geografischer Besonderheiten wie Inseln, Regionen und Gebieten in äußerster Randlage, ländlichen oder abgelegenen Gebiete, weniger zugänglichen Randgebieten und Berggebieten. Daher müssen auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrs geeignete Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um die

Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln zu gewährleisten, Mobilitätsarmut zu vermeiden und für einen gleichberechtigten Zugang zu städtischen Zentren zu sorgen.

Darüber hinaus betont der Verfasser, dass die sozialen Auswirkungen des Übergangs auch in Bezug auf die Automobilindustrie ernsthaft berücksichtigt werden müssen, damit der Prozess der schrittweisen Abschaffung von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen mit Maßnahmen zugunsten der Arbeitnehmer in diesem spezifischen Wirtschaftszweig Hand in Hand geht. Diese Maßnahmen sollten in den Plänen für einen gerechten Übergang und in den Klima-Sozialplänen vorgesehen werden. Daher schlägt der Verfasser vor, Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe und Geldbußen als Einnahmen für den kürzlich angenommenen Klima-Sozialfonds zu betrachten, um zu einem sozial gerechten Übergang zur Klimaneutralität beizutragen.

Mit dieser Stellungnahme möchte der Verfasser dafür sorgen, dass die Flotte schwerer Nutzfahrzeuge der Zukunft ihren Beitrag dazu leistet, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 gegenüber 1990 um 90 % gesenkt werden, wie es im europäischen Grünen Deal vorgesehen ist, während gleichzeitig den europäischen Verkehrsunternehmen und -nutzern, bei denen es sich zumeist um KMU handelt, Vorteile entstehen, die sich aus einem breiteren Einsatz energieeffizienterer Fahrzeuge ergeben.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal¹⁰, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne

Geänderter Text

(1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal¹⁰, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne

Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union **sowie der Auswirkungen des ungerechtfertigten, unrechtmäßigen und unprovokierten Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine, einschließlich des Wiederaufbaus der Ukraine nach dem Krieg**, als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

¹⁰ Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final).

¹⁰ Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final).

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen

Geänderter Text

(2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie **Menschen, die in**

mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

Randgebieten, ländlichen Gebieten und den Gebieten in äußerster Randlage leben, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(5) Alle Bereiche der Wirtschaft sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten, auch der Straßenverkehr, der der einzige Sektor in der Union ist, in dem die Emissionen seit den 1990er-Jahren zugenommen haben. ***Insbesondere der Schwerlastverkehr verursacht mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in der EU und mehr als 6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Die Beschleunigung der Dekarbonisierung ist umso wichtiger, da der Lkw-Verkehr in der EU zwischen 2019 und 2050 voraussichtlich um weitere 40 % und der Bus- und Reisebusverkehr im gleichen Zeitraum um 10 % zunehmen werden.***

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) In der Mitteilung über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität^{1a} wird betont, dass die Behörden sicherstellen sollten, dass eine effiziente,

interoperable und benutzerfreundliche Ladeinfrastruktur und eine Infrastruktur für die Betankung mit alternativen Kraftstoffen zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit einer solchen Infrastruktur ist für die Verwirklichung des Ziels der Dekarbonisierung der städtischen Mobilität von entscheidender Bedeutung. Die Kommission sollte bei der Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung auch den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastrukturen, die für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind, in den Mitgliedstaaten berücksichtigen.

^{1a} Mitteilung der Kommission vom 14. Dezember 2021 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität (COM(2021)0811).

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) In der Mitteilung über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität^{4a} wird betont, dass die Behörden sicherstellen sollten, dass eine effiziente, interoperable und benutzerfreundliche Ladeinfrastruktur und eine Infrastruktur für die Betankung mit alternativen Kraftstoffen zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit einer solchen Infrastruktur ist für die Verwirklichung des Ziels der Dekarbonisierung der städtischen Mobilität von entscheidender Bedeutung. Die Kommission sollte bei der Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung auch den Aufbau von Lade- und

Betankungsinfrastrukturen, die für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind, in den Mitgliedstaaten berücksichtigen.

^{41a} Mitteilung der Kommission vom 14. Dezember 2021 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität (COM(2021)0811).

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) Die Investitionen in die Dekarbonisierung von Verkehrsträgern für die Personenbeförderung sollten sich nicht nachteilig auf den Zugang zur Mobilität auswirken, weil andernfalls die Gefahr besteht, dass sich die Probleme im Zusammenhang mit der Mobilitätsarmut und dem Ausschluss dünn besiedelter Gebiete verschärfen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5d) Die Überarbeitung dieser Verordnung^{1a} ist zwar Teil der Bemühungen, die Umweltziele – das Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs – zu erreichen, um den Klimawandel zu bekämpfen, dabei sollten aber auch die erheblichen industriellen und sozialen Folgen dieses Prozesses berücksichtigt werden, um Beschäftigung

und eine zugängliche Mobilität für alle sicherzustellen.

^{1a} Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „REPowerEU-Plan“ (COM(2022) 230 final vom 18.5.2022).

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine **Verschärfung** der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

Geänderter Text

(8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine **Bewertung** der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Mit den verschärften CO₂-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu

Geänderter Text

(9) Mit den verschärften CO₂-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier **und emissionsarmer** Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt

erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten weiter voran.

gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. **Die Automobilindustrie ist nach wie vor eine der tragenden Säulen der EU-Wirtschaft. Die Automobilbranche ist nach wie vor eine der tragenden Säulen der EU-Wirtschaft. Sie trägt 7 % zum europäischen BIP bei, bietet 4,6 Mio. Arbeitsplätze und steht mit 60 Mrd. EUR, die jedes Jahr in Forschung und Entwicklung investiert werden, an der Spitze der technologischen Innovation. Die Branche muss bei ihrem ökologischen und digitalen Wandel unterstützt werden, denn die europäischen Hersteller stehen heute vor einer dreifachen Herausforderung: verschärfte Umweltvorschriften, zunehmender Bedarf an Investitionen in Innovationen und verschärfter internationaler Wettbewerb. Die verschärften CO₂-Emissionsnormen müssen in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral werden. Damit wird emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen Rechnung getragen, die mit fortschrittlichen Biokraftstoffen oder synthetischen Kraftstoffen im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001^{1a} betrieben werden.** Zu den emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten weiter voran.

^{1a} **Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung).**

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bieten ein großes Potenzial zur Dekarbonisierung bestimmter Segmente des Schwerlastverkehrs, und ihre Entwicklung sollte gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass keine Technologie frei von Auswirkungen auf die Umwelt ist. Wenn eine Elektrifizierung nicht möglich oder weniger effizient ist und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge nicht geeignet sind oder preislich nicht konkurrieren können, ermöglicht der Grundsatz der Technologieneutralität die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen, ausgereifteren Technologien.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Nach Konsultation der Interessenträger sollte die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung einen Vorschlag für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht und dem Ziel der Klimaneutralität der EU vorlegen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, **strengere** CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf **einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt**, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu **beschleunigen** und zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

Geänderter Text

(10) Vor diesem Hintergrund sollten neue CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf **das Vorliegen günstiger Voraussetzungen, nämlich eines ausreichend dichten Infrastrukturnetzes für alternative Kraftstoffe, abgestimmt sein**, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu **fördern** und zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Der Grundsatz der Technologieneutralität ist von grundlegender Bedeutung, um Effizienz und eine Vielzahl von Lösungen zu gewährleisten, Innovation und Entwicklung zu erhalten und voranzutreiben, auch bei bahnbrechenden Technologien, und um die Flexibilität des Marktes und ein vielfältiges Spektrum an sozialen Verhaltensweisen zu ermöglichen. Daher ist es wichtig, dass der Straßenverkehr nicht auf eine einzige Technologie beschränkt wird, sondern Innovation und Komplementarität zwischen effizienten alternativen Technologien gefördert werden, z. B. die kombinierte Nutzung von

Hybridfahrzeugen und CO₂-armen Kraftstoffen. Darüber hinaus wäre ein einheitlicher Ansatz („one size fits all“) auf Unionsebene aufgrund der großen wirtschaftlichen, sozialen, geografischen und infrastrukturellen Vielfalt innerhalb der und zwischen den Mitgliedstaaten erschwert, während ein Mix einander ergänzender Technologien es jeder Region ermöglicht, die Lösungen zu entwickeln, die sie als zur Verringerung ihrer Emissionen am besten geeignet erachtet.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10b) Ergänzend zu den Bestrebungen dieser Verordnung, die Verfügbarkeit und Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu erhöhen, sollte ein CO₂-Korrekturfaktor eingeführt werden, um dem Beitrag der Verwendung CO₂-neutraler Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Biogas, Biomasse-Kraftstoffe und synthetische Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO₂-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwerere Nutzfahrzeuge angemessene Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In der aktualisierten neuen Industriestrategie¹⁴ ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden,

In der aktualisierten neuen Industriestrategie¹⁴ ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden,

Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen.

¹⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5.5.2021).

Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen. ***Besonderes Augenmerk sollte auch auf die Auswirkungen gerichtet werden, die dieser Übergang auf KMU entlang der Lieferkette haben wird.***

¹⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5.5.2021).

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Ein rascher Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur erfordert die Verfügbarkeit qualifizierter Installateure. Investitionen in die Umschulung und Weiterbildung werden ein Eckpfeiler bei der Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung sein und einen gerechten Übergang im Lastkraftwagen-Sektor sicherstellen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12) Die unionsweiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹⁶ zu ergänzen.

(12) Die unionsweiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer ***öffentlich zugänglichen*** Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹⁶ zu ergänzen. ***Ebenso wichtig ist der Aufbau der Lade- und Tankstelleninfrastruktur an privaten Standorten, z. B. in privaten Lagern und in Logistikzentren, um das Aufladen über Nacht und am Zielort sicherzustellen. Es ist zwingend erforderlich, dass keine europäische Region zurückbleibt und dass regionale Ungleichgewichte beim Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angemessen angegangen werden, insbesondere in weniger entwickelten Regionen oder Regionen mit bestimmten Anforderungen und Umständen, wie***

ländlichen und dünn besiedelten Regionen und Gebieten in äußerster Randlage, Inseln und Berggebiete. Dieses öffentliche und private Netz von Ladestationen und Tankstellen ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, dass die Hersteller in der Lage sind, die CO₂-Reduktionszielvorgaben zu erfüllen.

¹⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

¹⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Der Aufbau einer angemessenen Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung des Marktes für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und damit für den Erfolg dieser Verordnung; dabei sollte jede Erhöhung der Emissionsminderungsziele dieser Verordnung, einschließlich der Zwischenziele, mit einer Erhöhung der Zielvorgaben für den Aufbau der Infrastruktur im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einhergehen. In diesem Zusammenhang ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Investitionen in ihren Ausbau fortgesetzt und aufgestockt werden. Um dieses Ziel zu verwirklichen, sollten die Mitgliedstaaten angesichts des hohen Investitionsbedarfs in einem Jahrzehnt, in dem ihre Steuerausfälle und

die Verlagerung von Steuereinnahmen auf andere Kraftstoffe zunehmen werden, ausreichend unterstützt und begleitet werden. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Betankung untrennbar mit der Reichweite der Fahrzeuge verbunden ist, da eine Erhöhung letzterer dazu führt, dass weniger häufig eine Betankung erforderlich ist, weshalb die Kommission bei dem Aufbau der Infrastruktur die technologischen Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf die Reichweite von Batterien, berücksichtigen sollte.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Die Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt sind, bleiben möglicherweise hinter den Anforderungen der verschärften CO₂-Emissionsnormen zurück. Daher ist es von größter Bedeutung, dass die Finanzierungsinstrumente der EU und der Mitgliedstaaten der Unterstützung für die weitere Entwicklung von Infrastrukturprojekten für alternative Kraftstoffe Vorrang einräumen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13) Der **Übergang zur Klimaneutralität** erfordert erhebliche

(13) Der **Einsatz von Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit**

Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen. **Was schwere Nutzfahrzeuge betrifft, so werden mit den in Artikel 3a für das Jahr 2030 vorgeschlagenen Zielwerten der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der Gesamtflotte der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge und der Stromverbrauch in diesem Sektor begrenzt bleiben. Daher werden auch die damit verbundenen Auswirkungen auf das Stromnetz begrenzt bleiben.**

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen erfordert **zweifelloso** erhebliche Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen, **sowie eine Verhaltensanpassung, damit Nachfragespitzenzeiten ohne Risiken für die Versorgungssicherheit bewältigt werden können.**

Geänderter Text

(13a) Die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge hängt von günstigen Bedingungen ab, die es den Güterkraftverkehrsunternehmern ermöglichen, die Fahrzeuge nahtlos und gewinnbringender einzusetzen als herkömmliche Dieselfahrzeuge. Die Verfügbarkeit von Lade- und Tankstelleninfrastruktur, wirksame Maßnahmen zur Bepreisung von CO₂-Emissionen, einschließlich nach CO₂-Emissionen differenzierter Straßenbenutzungsgebühren, sowie unterstützende und gut aufeinander abgestimmte Regelungen für Kraftfahrzeuge sind entscheidende Voraussetzungen, die sich der direkten Kontrolle der Fahrzeughersteller entziehen. Daher sollte die Situation in Bezug auf die wichtigsten Rahmenbedingungen jährlich überprüft werden. Wenn sich herausstellt, dass eine oder mehrere der grundlegenden Voraussetzungen nicht mit den CO₂-Zielvorgaben für die Fahrzeughersteller im Einklang stehen, sollten die

Zielvorgaben überprüft und von Geldstrafen für die Fahrzeughersteller (Abgaben wegen CO₂-Emissionsüberschreitungen) abgesehen werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13b) Bestimmte grundlegende Voraussetzungen, die es den Güterkraftverkehrsunternehmern ermöglichen, emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge nahtlos einzusetzen, sind der Schlüssel für eine frühzeitige Marktakzeptanz derartiger Fahrzeuge. Daher sollte die Situation in Bezug auf die wichtigsten Voraussetzungen wie optimale Netzkapazität, Speicher-, Lade- und Tankstelleninfrastruktur sowie wirksame Maßnahmen zur CO₂-Bepreisung regelmäßig überwacht und bei der Überprüfung dieser Verordnung berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14) **Da** die Hersteller ausreichend Flexibilität für die schrittweise Anpassung ihrer Flotten erhalten **sollten**, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.

(14) Die Hersteller **sollten** ausreichend Flexibilität für die schrittweise Anpassung ihrer Flotten erhalten, um den Übergang zu emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können. **Durch die Schritt für Schritt immer ehrgeizigeren Emissionsreduktionsziele sind die Befolgungskosten für Hersteller gestiegen. Daher** ist es zweckmäßig,

Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO₂-neutralen Mobilität gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO₂-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO₂-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen. Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO₂-neutralen Mobilität gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO₂-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO₂-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14b) Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO₂-neutralen Mobilität gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO₂-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe bei der Bewertung der Einhaltung der CO₂-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14c) Anders als der Pkw-Sektor sind Nutzfahrzeuge unerlässliche und flexible Instrumente für den Transport von Gütern und Personen und sind nach wie vor von entscheidender Bedeutung für die europäische Wirtschaft. Erschwinglichkeit für die Kunden, reduzierte Reichweiten, lange Ladezeiten und eine geringere Ladekapazität sind Faktoren, die eine rasche Umstellung auf emissionsfreie Technologien verhindern könnten.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14d) Es müssen umfassende grundlegende Voraussetzungen geschaffen werden, um einen raschen Übergang zur Emissionsfreiheit zu erreichen. Die Bereitstellung angemessener Ressourcen für die Kunden, um das Preisgefälle im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen zu schließen, und die Verfügbarkeit einer ausreichend dichten und für schwere Nutzfahrzeuge geeigneten Lade- und Tankstelleninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen.

Änderungsantrag 28

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14e) Der ökologische Wandel sollte auch der Bedeutung der sozialen Dimension Rechnung tragen, um sicherzustellen, dass neue Technologien die Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit für alle nicht beeinträchtigen. Bei der Annahme neuer CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge ist es auch wichtig, die erheblichen wirtschaftlichen und sozialen Folgen des ökologischen Wandels und die Notwendigkeit der Sicherung von Arbeitsplätzen und des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 29

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 f (neu)**

(14f) Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen gewidmet werden, die dieser Wandel auf Kleinunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) entlang der Automobil-Lieferkette sowie auf betroffene Regionen und Gemeinschaften haben wird, die aufgrund der Präsenz einer stark entwickelten Automobilindustrie anfälliger sein könnten.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle Nischenverwendungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies kann den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei dem Ziel für 2040 ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, die noch stattfinden müssen.

(15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle Nischenverwendungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies kann den Einsatz von Schwerlastwagen und schweren Nutzfahrzeugen im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei der Überprüfung dieser Verordnung die technologische Entwicklung dieser Fahrzeuge bei einer etwaigen Überarbeitung der Zielvorgaben berücksichtigt werden. **Die über den**

gesamten Lebenszyklus hinweg entstehenden CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sollten auf Unionsebene bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission spätestens binnen eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung die Möglichkeit prüfen, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, gemäß der die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden können. Die Kommission sollte Folgemaßnahmen ergreifen und gegebenenfalls Legislativvorschläge unterbreiten.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(15a) **Überschwere Fahrzeugkombinationen sind Fahrzeuge mit von der Norm abweichender Masse und oftmals auch mit von der Norm abweichenden Abmessungen. Aufgrund ihrer höheren Nutzlast haben sie im Vergleich zu durchschnittlichen Lastkraftwagen in der EU eine höhere Energieeffizienz und einen geringeren relativen Kraftstoffverbrauch. Bei der gegenwärtigen Formel zur Berechnung der CO₂-Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge wird dies jedoch nicht berücksichtigt. Um dies zu korrigieren und die Emissionen von überschweren Fahrzeugkombinationen realistischer abzubilden, sollte die Berechnungsformel entsprechend angepasst werden.***

Änderungsantrag 32

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15b) Nach Konsultation der Interessenträger sollte die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung einen Vorschlag für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht und dem Ziel der Klimaneutralität der EU vorlegen.

Änderungsantrag 33

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15c) CO₂-neutrale Kraftstoffe wie Biogas, Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe können bereits heute zu erheblichen CO₂-Reduktionen und einer Verbesserung der Luftqualität beitragen und spielen eine Schlüsselrolle beim Übergang. Gleichzeitig können sie in Zukunft Teil der Lösung sein, wenn in bestimmten Fällen Elektro- oder Wasserstoff-Lkw nicht oder nur schwer eingesetzt werden können.

Änderungsantrag 34

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15d) Da ein erheblicher Teil der in der EU hergestellten Lastkraftwagen in die ganze Welt ausgeführt wird und diese

Branche einem starken internationalen Wettbewerb unterliegt, muss die industrielle Führungsrolle der weltweit tätigen europäischen Hersteller und Zulieferer geschützt und gestärkt werden, indem der Grundsatz der Technologieneutralität, der für die Sicherstellung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von wesentlicher Bedeutung ist, soweit wie möglich geachtet wird.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15e) Diese Rechtsvorschrift spielt eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht, emissionsfreien Fahrzeugen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen zu verschaffen, indem das wirtschaftliche Missverhältnis zwischen ihnen schrittweise verringert wird. Allerdings sind eine angemessene Unterstützung durch weitere EU- und nationale Rechtsvorschriften sowie finanzielle Mechanismen und Mittel von entscheidender Bedeutung, um die Kosten zu senken und den emissionsfreien Verkehr kommerziell tragfähig zu machen.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17) Aufgrund der strengeren unionsweiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge auf den

entfällt

Unionsmarkt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242 beeinträchtigen. Der Anreizmechanismus für ZLEV sollte daher ab 2030 aufgehoben werden.

Begründung

Der Anreizmechanismus für ZLEV wird beibehalten.

Änderungsantrag 37

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18**

Vorschlag der Kommission

(18) ***In Anwendung von Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung sollten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 als Einnahmen für den Gesamthaushalt der Union gelten.***

Geänderter Text

(18) ***Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung sollten als Einnahmen für die spezifische Haushaltslinie „Unterstützung der Automobilbranche“ des Klima-Sozialfonds gelten, um einen gerechten Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft sicherzustellen und um insbesondere etwaige negative Auswirkungen des Übergangs auf die Beschäftigung in der Automobilbranche in allen betroffenen Mitgliedstaaten abzufedern, und zwar in erster Linie in den Regionen und Gemeinschaften, die am stärksten von dem Übergang betroffen sind.***

Änderungsantrag 38

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Bei Fahrzeugen, die nicht in den

Geänderter Text

Bei Fahrzeugen, die nicht in den

Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen fallen, wie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die **Streitkräfte konstruiert** und gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge, werden die CO₂-Emissionen nicht ermittelt, sodass diese Fahrzeuge nicht die in dieser Verordnung festgelegten CO₂-Zielvorgaben erfüllen müssen.

Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen fallen, wie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die **Streit- und Sicherheitskräfte** gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge, werden die CO₂-Emissionen nicht ermittelt, sodass diese Fahrzeuge nicht die in dieser Verordnung festgelegten CO₂-Zielvorgaben erfüllen müssen.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden.

Geänderter Text

Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden. ***Andererseits könnten emissionsfreie und emissionsarme Arbeitsfahrzeuge für die Zwecke dieser Verordnung sowie für die Feststellung herangezogen werden, ob der Hersteller die Zielvorgaben für seine spezifischen CO₂-Emissionen einhält.***

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Für die Zwecke der neu eingeführten Übertragung von Fahrzeugen zwischen Herstellern und der Einführung einer Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen, sollte in die Verordnung

Geänderter Text

entfällt

(EU) 2019/1242 eine Definition des Begriffs „Gruppe verbundener Unternehmen“ aufgenommen werden, die im Wesentlichen der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwendeten Terminologie entspricht.

²⁰ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

Begründung

Die Einführung eines Mechanismus, wie vorgeschlagen, für die Übertragung zwischen Unternehmen, die unter die Kriterien einer „Gruppe verbundener Hersteller“ fallen, würde zu potenziellen Marktverzerrungen führen, da nur einige europäische Hersteller von dieser Bestimmung profitieren würden. Darüber hinaus würde die Methode zwei potenzielle marktbeherrschende Stellungen schaffen.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Zur Festlegung der Verpflichtungen der einzelnen Hersteller sollten die unionsweiten CO₂-Reduktionszielvorgaben für die neue Schwerlastflotte in spezifische Reduktionszielvorgaben für Untergruppen umgesetzt werden, die anhand der technischen Merkmale der dazugehörigen Fahrzeuge festgelegt werden sollten.

Geänderter Text

(24) Zur Festlegung der Verpflichtungen der einzelnen Hersteller sollten die unionsweiten CO₂-Reduktionszielvorgaben für die neue Schwerlastflotte in spezifische Reduktionszielvorgaben für Untergruppen umgesetzt werden, die anhand der technischen Merkmale der dazugehörigen Fahrzeuge festgelegt werden sollten, ***jedoch unter Berücksichtigung von möglichen Lieferverzögerungen und Verzögerungen beim Inverkehrbringen***

einiger Fahrzeuggruppen aufgrund von außerhalb des Einflussbereichs der Hersteller liegenden Lieferschwierigkeiten bei bestimmten Bauteilen.

Begründung

Die Hersteller sollten nicht dafür verantwortlich gemacht werden, wenn das Inverkehrbringen bestimmter Fahrzeugmodelle durch außerhalb ihres Einflussbereichs liegende Lieferschwierigkeiten (beispielsweise bei Halbleitern) verzögert wird und sich dies auf die Lieferung der Unionsflotte sauberer schwerer Nutzfahrzeuge auswirkt.

Änderungsantrag 42

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 27 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27a) Niederflurbusse, die nur als Fahrzeuge der Klasse II zugelassen sind, sind für den Überlandverkehr konzipiert und eindeutig gekennzeichnet. Aufgrund ihres Überland-Einsatzprofils sollten sie nicht der Vorgabe für die Emissionsfreiheit für Stadtbusse unterliegen. Stattdessen sollten Niederflurfahrzeuge der Klasse II wie Hochflur-Überlandbusse und Reisebusse behandelt werden.

Begründung

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollte **nur** bis zum Berichtszeitraum des Jahres **2029** gelten, **da er nach diesem Zeitpunkt nicht mehr als notwendig erachtet wird**, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern.

Geänderter Text

(28) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollte bis zum Berichtszeitraum des Jahres **2039** gelten, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge **im Schwerlastsektor weiterhin** zu fördern.

Begründung

Die Marktdurchdringung emissionsfreier Technologien im Schwerlastsektor ist ungewiss und eng mit dem Vorliegen grundlegender Voraussetzungen und der Akzeptanz durch die Kunden verbunden. Die Verordnung sollte weiterhin eine gewisse Flexibilität einräumen, um die Fahrzeughersteller bei der Werbung für neue emissionsfreie Fahrzeuge und deren Verkauf zu unterstützen. Aus diesem Grund sollte die Geltung des ZLEV-Faktors für die gesamte Geltungsdauer dieser Verordnung verlängert werden.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen.

Geänderter Text

(30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge **sowie vorhandene Fahrzeuge, die zu emissionsfreien Fahrzeugen umgerüstet wurden**, zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen. **Die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge ist eine hervorragende Möglichkeit, den Übergang zur emissionsfreien Mobilität in einer kosten- und ressourceneffizienten Weise zu beschleunigen.**

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(42a) Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, den Übergang zur CO₂-neutralen Mobilität auf technologieneutrale Weise zu beschleunigen. Als Ergänzung zu den Bemühungen für eine zunehmende Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge wird ein auf einem CO₂-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, um den Beitrag der Nutzung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe, einschließlich Biokraftstoffen, Biomasse-Kraftstoffen sowie flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, bei der Bewertung der Einhaltung der CO₂-Emissionsreduktionen durch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge gebührend zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(42b) Um den Übergang zu beschleunigen wird ein auf einem CO₂-Korrekturfaktor basierender Mechanismus eingeführt, mit dem die CO₂-Intensität und der Anteil CO₂-neutraler Kraftstoffe abgebildet werden können.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 42 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(42c) Es wird eine neue Bestimmung des Begriffs „CO₂-neutrale Kraftstoffe“ eingeführt, um erneuerbare Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 zuzulassen, einschließlich Biokraftstoffen, Biogas, flüssigen Biobrennstoffen, Biomasse-Kraftstoffen sowie erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs oder wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) N₁, **soweit sie nicht unter die Verordnung (EU) 2019/631 fallen**, N₂ und N₃;

b) N₂ **mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 5 Tonnen** und N₃;

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) Sie gilt auch – für die Zwecke dieser Verordnung – für emissionsfreie und emissionsarme Arbeitsfahrzeuge.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 2 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Fahrzeuggruppen 11, 12 und 16 der Klasse N3 unterliegen nicht den CO₂-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a der vorliegenden Verordnung.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3 – Absatz 23 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23a) „CO₂-neutraler Kraftstoff“ bezeichnet alle Kraftstoffe, bei denen davon ausgegangen wird, dass ihre Emissionen bei der Nutzung (e u) netto null betragen und dass diese Kraftstoffe somit keine Netto-Treibhausgasemissionen und keinen CO₂-Fußabdruck verursachen und der Technologieneutralität und den Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie (EU) 2018/2001 sowie der zugehörigen delegierten Rechtsakte entsprechen. Zu diesen Kraftstoffen zählen Biokraftstoffe, Biogas, flüssige Biobrennstoffe, Biomasse-Kraftstoffe sowie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs oder wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe i
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3 – Absatz 23 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23b) „CO₂-Korrekturfaktor“ ein Faktor, mit dem die CO₂-Auspuffemissionen von Fahrzeugen für die Konformitätsbewertung angepasst werden, um der Treibhausgasemissionsintensität und dem Anteil an CO₂-neutralen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 3 Nummer 23a dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 53

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3b – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres **2030** 100 % **betragen**.

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres **2030 80 % betragen und schrittweise entsprechend der Entwicklung des Marktes und den grundlegenden Voraussetzungen auf 100 % steigen**.

Änderungsantrag 54

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) für alle Fahrzeuguntergruppen in

b) für alle Fahrzeuguntergruppen in

den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034 um **45** %;

den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034 um **30** %;

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um **65** %;

Geänderter Text

c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um **50** %;

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3a – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre ab 2040 um **90** %.

Geänderter Text

d) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre ab 2040 um **75** %.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 3 c

Vorschlag der Kommission

Artikel 3c

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Der Inhalt von Artikel 3c ist aus Sicht der öffentlichen Beschaffungsstellen unklar. Die öffentliche Auftragsvergabe sollte in einer Situation, in der die Behörden bereits einen ökologischen Wandel anstreben, nicht noch verkompliziert werden. Die vorgeschlagenen

Anforderungen sind unklar und stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und Befugnissen öffentlicher Beschaffungsstellen. Die Einflussmöglichkeiten der Verkehrsbehörden, beispielsweise auf die Lieferzuverlässigkeit oder die Verfügbarkeit von Ersatzteilen, sind sehr begrenzt.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) die gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassen wurden; und;

Geänderter Text

a) die gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassen wurden, ***einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge***; und;

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. In Artikel 4 Absatz 1 wird folgender Buchstabe ba eingefügt:

ba) die Anwendung des gemäß Anhang I Nummer 7 (neu) bestimmten CO₂-Korrekturfaktors.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 4 a (neu)

5b. Methode für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden

Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

Artikel 4a

Nach Konsultation der Interessenträger erarbeitet die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung eine Methode für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zum Zweck der Einhaltung der Vorschriften in Übereinstimmung mit dem EU-Recht und dem Ziel der Klimaneutralität der EU.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ab dem 1. Juli 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Berichtszeitraum ***bis zum Berichtszeitraum des Jahres 2029*** bestimmt die Kommission für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für den vorangegangenen Berichtszeitraum.

Ab dem 1. Juli 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Berichtszeitraum bestimmt die Kommission für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für den vorangegangenen Berichtszeitraum.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers um höchstens **3** %. Der Beitrag emissionsfreier Fahrzeuge der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH, zu diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers um höchstens **1,5** %.

(4) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers um höchstens **10** %. Der Beitrag emissionsfreier Fahrzeuge der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH, zu diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers um höchstens **3** %.“

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe d

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. ***Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039 eingelöst.***

In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) In einem ***der Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2028, 2030 bis 2033 und 2035 bis 2038*** überschreitet die Summe der

a) In einem ***Berichtszeitraum*** überschreitet die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der

Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften die Obergrenze für Emissionslastschriften gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 3;

Summe der Emissionsgutschriften die Obergrenze für Emissionslastschriften gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 3;

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 11 – Buchstabe c
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) im Berichtszeitraum der Jahre 2029, 2034, 2039 und 2040 ist die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften positiv; **entfällt**

Begründung

Angesichts der außerordentlich harten Strafen, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, sollte den Herstellern ein gewisser Spielraum dahin gehend eingeräumt werden, dass sie nicht nur Gutschriften, sondern auch Lastschriften übertragen können, ohne eine obligatorische Einlösung der Lastschriften innerhalb von fünf Jahren vorzuschreiben.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 16
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 13 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Die Beträge der Geldbußen werden **im Gesamthaushalt** der **Union** als Einnahmen verbucht.

(4) Die Beträge der Geldbußen werden **in der spezifischen Haushaltlinie „Unterstützung der Automobilbranche“ des Klima-Sozialfonds** als Einnahmen verbucht.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Im Jahr **2028** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

Geänderter Text

Spätestens im Jahr **2027** führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigelegt. Bis zum 31. Dezember 2025 und danach jährlich erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über den Stand der Schaffung der grundlegenden Voraussetzungen für die Markteinführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der Union. In diesem Bericht bewertet die Kommission insbesondere die folgenden Elemente:

- a) Zulassungen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten,***
- b) Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten,***
- c) Einführung von nach CO₂-Emissionen differenzierten Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten,***
- d) Höhe des Durchschnittspreises der Zertifikate im Rahmen des neuen Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr,***
- e) sonstige Maßnahmen zur Förderung der Nutzung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge.***

Wenn festgestellt wird, dass eine oder mehrere der grundlegenden Voraussetzungen, insbesondere der

Voraussetzungen gemäß den Buchstaben b, c und d, nicht mit den Zielvorgaben für Fahrzeughersteller gemäß den Artikeln 3a und 3b dieser Verordnung im Einklang stehen, werden die Zielvorgaben überprüft und auf die Erhebung der Abgaben wegen CO₂-Emissionsüberschreitung gemäß Artikel 8 dieser Verordnung wird verzichtet.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 15 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

So rasch wie möglich, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026, veröffentlicht die Kommission einen Bericht, in dem eine Methode festgelegt wird, gemäß der die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von neuen schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diese Bewertung, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen wie Legislativvorschlägen, dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe a
Verordnung (EU) 2019/1242
Artikel 17

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel **4a**, **Artikel** 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4

Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 17– Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

Geänderter Text

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.

Die Kommission erlässt die delegierten Rechtsakte gemäß Artikel 3b Absatz 2 spätestens 18 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

Begründung

Notwendig, um für die Beschaffung von Stadtbussen Gewissheit zu schaffen.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe b

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 17 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

Die Befugnisübertragung gemäß Artikel **4a**, **Artikel** 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

Begründung

Die Kommission wird beauftragt, eine Methode für die Zulassung von mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betriebenen schweren Nutzfahrzeugen zwecks Einhaltung der Vorschriften auszuarbeiten.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 19 – Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/1242

Artikel 17 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „Artikel **4a**, **Artikel** 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.1.2 – Tabelle

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400
31a, 31d

Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)

31-LF

| | |
|---|-------|
| 31b1 | 31-L1 |
| 31b2 | 31-L2 |
| 31c, 31e | 31-DD |
| 32a, 32b | 32-C2 |
| 32c, 32d | 32-C3 |
| 32e, 32f | 32-DD |
| 33a, 33d, 37a, 37d | 33-LF |
| 33b1, 37b1 | 33-L1 |
| 33b2, 37b2 | 33-L2 |
| 33c, 33e, 37c, 37e | 33-DD |
| 34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b | 34-C2 |
| 34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d | 34-C3 |
| 34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f | 34-DD |
| 35a, 35b1, 35b2, 35c | 35-FE |
| 39a, 39b1, 39b2, 35c | 39-FE |
| <i>Geänderter Text</i> | |
| 31a, 31d | 31-LF |
| 31b1 | 31-L1 |
| 31b2 | 31-L2 |
| 31c, 31e | 31-DD |
| 32a, 32b | 32-C2 |
| 32c, 32d | 32-C3 |
| 32e, 32f | 32-DD |
| 33a, 33d, 37a, 37d | 33-LF |
| 33b1, 37b1 | 33-L1 |
| 33b2, 37b2 | 33-L2 |
| 33c, 33e, 37c, 37e | 33-DD |
| 34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b | 34-C2 |
| 34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d | 34-C3 |
| 34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f | 34-DD |
| 35a, 35b1, 35b2, 35c | 35-FE |
| 39a, 39b1, 39b2, 39c | 39-FE |

Begründung

Mit dieser Änderung wird ein Tippfehler korrigiert. Die Fahrzeuggruppe 35c in Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400 würde in dieser Verordnung fälschlicherweise zwei verschiedenen Untergruppen, 35-FE und 39-FE, zugeordnet. Stattdessen sollte die Fahrzeuggruppe 39c nur der Fahrzeuguntergruppe 39-FE zugeordnet werden.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 1 – Nummer 1.2

Vorschlag der Kommission

| Fahrzeugklasse | Fahrgestellkonfiguration | Kriterien für Arbeitsfahrzeuge |
|----------------|--------------------------|---|
| N | Lastkraftwagen | Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; |
| | Sattelzugmaschine | Höchstgeschwindigkeit nicht über 79 km/h |

Geänderter Text

| Fahrzeugklasse | Fahrgestellkonfiguration | Kriterien für Arbeitsfahrzeuge |
|----------------|--------------------------|---|
| N | Lastkraftwagen | Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt: 09, 10, 15, 16, 17 , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; |

Begründung

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not

determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.1

Verordnung (EU) 2019/1242

Anhang I – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

2.1. Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs v , das einer Untergruppe sg zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Dabei gilt:

\sum_{mp} ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission profiles) mp ;

sg ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug v gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;

$W_{sg,mp}$ ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;

$CO2_{v,mp}$ sind die CO₂-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs v in g/km, die für ein Einsatzprofil mp bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;

$CO2p_{v,mp}$ sind die CO₂-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs v in g/km, die für ein Einsatzprofil mp bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von $CO2_{v,mp}$ und $CO2p_{v,mp}$ mit 0 angesetzt.

Geänderter Text

2.1. Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs v , das einer Untergruppe sg zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

Dabei gilt:

\sum_{mp} ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission

profiles) *mp*;

sg ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug *v* gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;

$W_{sg,mp}$ ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;

$CO2_{v,mp}$ sind die CO₂-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs *v* in g/km, die für ein Einsatzprofil *mp* bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;

$CO2p_{v,mp}$ sind die CO₂-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs *v* in g/km, die für ein Einsatzprofil *mp* bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.

CCF_i ist der CO₂-Korrekturfaktor im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 für den verwendeten Kraftstoff oder das verwendete Kraftstoffgemisch i, der gemäß Nummer 7 dieses Anhangs berechnet wird.

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von $CO2_{v,mp}$ und $CO2p_{v,mp}$ mit 0 angesetzt.

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.1.1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuguntergrup Einsatzprofil (*mp*)**

| pe (sg)* | RD | RD | LH | LH | UD | UD | REL | MU | MU | CO | CO |
|-------------|------|------|----|----|------|------|----------|----|----|----|----|
| | L | R | L | R | L | R | , RER | L | R | L | R |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 53 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 54 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Geänderter Text

Fahrzeuguntergrup Einsatzprofil (*mp*)**

| pe (sg)* | RD | RD | LH | LH | UD | UD | REL | MU | MU | CO | CO |
|-------------|----|----|----|----|----|----|----------|----|----|----|----|
| | L | R | L | R | L | R | , RER | L | R | L | R |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

| | LER | | | | | | | | | | |
|----|------|------|---|---|------|------|---|---|---|---|---|
| 53 | 0,08 | 0,79 | 0 | 0 | 0,02 | 0,11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 54 | 0,08 | 0,79 | 0 | 0 | 0,02 | 0,11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Begründung

Die Einsatzprofil-Gewichte ($W_{sg,mp}$) der Gruppen 53 (mittelschwere Lastkraftwagen mit Führerhaus) und 54 (mittelschwere Lastkraftwagen vom Typ „Van“) werden geändert, um der typischen Nutzung dieser Fahrzeuge besser Rechnung zu tragen. Daten aus der Praxis zeigen nämlich, dass Profile des regionalen Vertriebs einen höheren Anteil haben im Vergleich zu der Zeit, für die diese Fahrzeuge in städtischen Vertriebszyklen genutzt werden.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.2

Vorschlag der Kommission

Dabei gilt:

Σ_v ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe sg gemäß den Bestimmungen von Artikel 7b;

CO_{2v} sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO_2 -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs v ;

CO_{2p_v} sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO_2 -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs v ;

V_{sg} ist die Zahl der neuen schweren

Geänderter Text

Dabei gilt:

Σ_v ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe sg , **einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge**, gemäß den Bestimmungen von Artikel 7b;

CO_{2v} sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO_2 -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs v ;

CO_{2p_v} sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO_2 -Emissionen des Primärfahrzeugs des

| | | | |
|---------------|--|---------------|--|
| | Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe sg ; | | neuen schweren Nutzfahrzeugs v ; |
| $V_{pv_{sg}}$ | ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe sg , die gemäß Artikel 7b mit den CO ₂ -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO ₂ -Emissionen gemäß Nummer 2.2.3 berücksichtigt werden; | V_{sg} | ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe sg , <i>einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge</i> ; |
| PL_{sg} | ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe sg , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird; | $V_{pv_{sg}}$ | ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe sg , die gemäß Artikel 7b mit den CO ₂ -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO ₂ -Emissionen gemäß Nummer 2.2.3 berücksichtigt werden; |
| PN_{sg} | ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Untergruppe sg , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird. | PL_{sg} | ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe sg , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird; |
| | | PN_{sg} | ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Untergruppe sg , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird. |

Begründung

Arbeitsfahrzeuge sollten weiterhin vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen bleiben. Andererseits sollte der Anwendungsbereich dieser Verordnung dahin gehend erweitert werden, dass emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge in Bezug auf die die spezifischen CO₂-Emissionen betreffende Leistung eines Herstellers im Berichtszeitraum

berücksichtigt werden können.

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.2 – Absatz 1

| <i>Vorschlag der Kommission</i> | <i>Geänderter Text</i> |
|--|---|
| 2.3.2 Berichtszeiträume 2025- 2029 [...] | 2.3.2 Berichtszeiträume ab 2025 [...] |

Begründung

Es sollte beachtet werden, dass die Marktdurchdringung emissionsfreier Technologien im Schwerlastsektor nach wie vor ungewiss ist, weil sie vom Vorliegen grundlegender Voraussetzungen und der Akzeptanz durch die Kunden abhängt. Die Verordnung sollte weiterhin eine gewisse Flexibilität einräumen, um die Fahrzeughersteller beim Verkauf neuer emissionsfreier Fahrzeuge zu unterstützen. Aus diesen Gründen sollte die Geltung des ZLEV-Faktors für die Geltungsdauer der Verordnung verlängert werden, und der maximale Beitrag des ZLEV-Faktors sollte erhöht werden.

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3 – Nummer 2.3.3

| <i>Vorschlag der Kommission</i> | <i>Geänderter Text</i> |
|---|------------------------|
| 2.3.3 Berichtszeiträume ab 2030 ZLEV = 1 | entfällt |

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.4

Vorschlag der Kommission

[...]

Dabei gilt:

$V_{zev_{sg}}$ ist die Zahl der neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe sg;

$V_{pv_{sg}}$ ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe sg, die gemäß Artikel 7b mit den CO₂-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen

- spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden;
- V_{sg} ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe *sg*;
- V ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers.

Geänderter Text

[...]

Dabei gilt:

- $V_{zev_{sg}}$ ist die Zahl der neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe *sg*;
- $V_{pv_{sg}}$ ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe *sg*, die gemäß Artikel 7b mit den CO₂-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden;
- V_{sg} ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe *sg*, ***einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge***;
- V ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers, ***einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge***.

Begründung

Arbeitsfahrzeuge sollten weiterhin vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen bleiben. Wenn es jedoch um emissionsfreie Technologien geht, werden diese Fahrzeuge die ersten sein, die auf den Markt gebracht werden (z. B. für die kommunale Abfallsammlung). Daher sollte der Anwendungsbereich der Verordnung dahin gehend erweitert werden, dass emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge in Bezug auf die die spezifischen CO₂-Emissionen betreffende Leistung eines Herstellers im konkreten Berichtszeitraum berücksichtigt werden können.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.7

Vorschlag der Kommission

2.7. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4

Für jeden Hersteller werden die folgenden durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen berechnet:

2.7.1. Für die Berichtszeiträume 2019 bis 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Dabei gilt:

| | |
|----------------|--|
| \sum_{sg} | ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO ₂ -Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden; |
| $ZLEV$ | wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt; |
| $share_{sg}$ | wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt; |
| zev_{sg} | wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt; |
| pv_{sg} | wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt; |
| MPW_{sg} | wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt; |
| $avgCO2_{sg}$ | wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt; |
| $avgCO2p_{sg}$ | wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt; |
| $rCO2_{sg}$ | wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt. |

Geänderter Text

2.7. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4

Für jeden Hersteller werden die folgenden durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen berechnet:

2.7.1. Für die Berichtszeiträume 2019 bis 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Dabei gilt:

| | |
|---------------------------------|---|
| \sum_{sg} | ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO ₂ -Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden; |
| <i>ZLEV</i> | wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt; |
| <i>share_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt; |
| <i>zev_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt; |
| <i>pv_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt; |
| <i>MPW_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt; |
| <i>avgCO2_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt; |
| <i>avgCO2p_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt; |
| <i>rCO2_{sg}</i> | wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt. |
| <i>share_{sgEHC}</i> | ist der Anteil der neuen schweren Nutzfahrzeuge der Klasse N3 des Herstellers in der Untergruppe sg, die für Schwerlastzüge verwendet werden dürfen; |
| <i>α_{sg}</i> | ist der Kompensationsfaktor zum Ausgleichen der Auswirkung der höheren Nutzlast eines Schwerlastzugs auf die Lastkraftwagen des Herstellers, der von der für den Betrieb vorgesehenen höchstzulässigen Masse des Lastzugs abhängt, wobei der gewichtete Wert der mit den folgenden Formeln erhaltenen Ergebnisse verwendet wird: |
| <i>α_{sg} =</i> | 1 + (-3/5*avgGVWsg comb 8x4-30)/100, für 8x4-Motorwagen |
| <i>α_{sg} =</i> | 1 + (-3/5*avgGVWsg comb other+19)/100, für andere Motorwagen |
| <i>avgGVW_{sg comb}</i> | ist der herstellerspezifische Mittelwert der für den Betrieb vorgesehenen höchstzulässigen Masse (Tonnen) im Zulassungsland der betreffenden Motorwagen in der Untergruppe sg, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist: |

Für die Zwecke der Berechnung der CO₂-Emissionen wird ein unter diese Verordnung fallender Lastkraftwagen als Teil eines Schwerlastzugs angesehen, wenn er der Klasse N3

angehört und die für den Betrieb vorgesehene höchstzulässige Masse des Lastzugs im Zulassungsland mehr als 60 Tonnen beträgt und gemäß Anhang IV Teil A Buchstabe r gemeldet wurde.

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 3 – Nummer 3.2 – Tabelle

Vorschlag der Kommission

Referenzzeiträume für Untergruppen

Die folgenden Berichtszeiträume gelten als Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen:

| Fahrzeuguntergruppe <i>sg</i> | Berichtszeitraum des Jahres, der als Referenzzeitraum gilt |
|-------------------------------|--|
|-------------------------------|--|

| | |
|--|------|
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 2019 |
|--|------|

| | |
|----------------|------|
| Alle Sonstigen | 2025 |
|----------------|------|

Geänderter Text

Referenzzeiträume für Untergruppen

Die folgenden Berichtszeiträume gelten als Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen:

| Fahrzeuguntergruppe <i>sg</i> | Berichtszeitraum des Jahres, der als Referenzzeitraum gilt |
|-------------------------------|--|
|-------------------------------|--|

| | |
|--|------|
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 2019 |
|--|------|

| | |
|--------------------------------|------|
| <i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i> | 2020 |
|--------------------------------|------|

| | |
|----------------|------|
| Alle Sonstigen | 2025 |
|----------------|------|

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.2

Vorschlag der Kommission

4.2 Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen

Bei der Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen $CO_2(X)$, der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen $T(X)$ und der CO₂-Emissionskurve $ET(X)_Y$ werden die folgenden Untergruppen *sg* berücksichtigt:

| X = 2025 | X= NO | X = MCO2 | X= MZE |
|--|---|--|---|
| Fahrzeuguntergruppen, die CO ₂ -Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen | Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO ₂ -Emissionsziel | Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO ₂ - | Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | vorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen | Emissionszielv orgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen | |
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5- RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | Alle unter den Nummern 1.1. 1 und 1.1.3 genannten Fahrzeugunter gruppen. | 32-C2, 32-C3, 31-LF, 31-L1, 31-L2, 31-DD, 33- 32-DD, 34-C2, LF, 33-L1, 33-L2, 33-DD, 35-FE, 34-C3, 34-DD, 39-FE | |

Geänderter Text

4.2 Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen

Bei der Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen $CO_2(X)$, der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen $T(X)$ und der CO₂-Emissionskurve $ET(X)_Y$ werden die folgenden Untergruppen sg berücksichtigt:

| X = 2025 | X= NO | X = MCO2 | X= MZE |
|--|---|--|---|
| Fahrzeuguntergruppen, die CO ₂ - Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen | Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverk ehr, die CO ₂ - Emissionsziel vorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen | Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeför derung, die CO ₂ - Emissionszielv orgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen | Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen |
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5- RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | Alle unter den Nummern 1.1. 1 und 1.1.3 genannten Fahrzeugunter gruppen. | 31-L2, 32-C2, 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33- 32-C3, 32-DD, L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD, | |

Begründung

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.3.1 – Tabelle

Vorschlag der Kommission

| CO ₂ -Reduktionszielvorgaben rf_{sg} und rfp_{sg} | | | | | |
|--|--|----------------------------|----------------|----------------|-----------------|
| Unterguppen _{sg} | | Berichtszeitraum der Jahre | | | |
| | | 2025 – 2029 | 2030 – 2034 | 2035 – 2039 | As from 2040 |
| Mittelschwere Lastkraftwagen | 53, 54 | 0 | 43 % | 64 % | 90 % |
| Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t | 1s, 1, 2, 3 | 0 | 43 % | 64 % | 90 % |
| Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen | 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 15 % | 43 % | 64 % | 90 % |
| Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen | 11, 12, 16 | 0 | 43 % | 64 % | 90 % |
| Reisebusse (rf_{sg}) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, | 0 | 43 % | 64 % | 90 % |

| | | | | | |
|--|--|---|-------------|-------------|-------------|
| | 31-L2, 33-L2 | | | | |
| Primärfahrzeuge von Reisebussen (<i>r_{fsg}</i>) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD | 0 | 43 % | 64 % | 90 % |
| Anhänger | | 0 | 7,5 % | 7,5 % | 7,5 % |
| Sattelanhänger | | 0 | 15 % | 15 % | 15 % |

Geänderter Text

| CO ₂ -Reduktionszielvorgaben <i>r_{fsg}</i> und <i>r_{p_{sg}}</i> | | | | | |
|--|--|----------------------------|-------------|-------------|--------------|
| Untergruppen _{sg} | | Berichtszeitraum der Jahre | | | |
| | | 2025 – 2029 | 2030 – 2034 | 2035 – 2039 | As from 2040 |
| Mittelschwere Lastkraftwagen | 53, 54 | 0 | 15 % | 50 % | 70 % |
| Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t | 1s, 1, 2, 3 | 0 | 30 % | 50 % | 70 % |
| Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen | 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 15 % | 30 % | 50 % | 70 % |
| Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen | 11, 12, 16 | 0 | 30 % | 50 % | 70 % |
| Reisebusse (<i>r_{fsg}</i>) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD | 0 | 15 % | 50 % | 70 % |
| Primärfahrzeuge von Reisebussen (<i>r_{p_{sg}}</i>) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD | 0 | 15 % | 50 % | 70 % |
| Anhänger | | 0 | 7,5 % | 7,5 % | 7,5 % |
| Sattelanhänger | | 0 | 15 % | 15 % | 15 % |

Begründung

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles

are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation. In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 4 – Nummer 4.3.2 – Tabelle

| <i>Vorschlag der Kommission</i> | | | | | |
|---|---|----------------------------|--------------|-------------|---------|
| Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$ | | | | | |
| Unterguppen _{sg} | | Berichtszeitraum der Jahre | | | |
| | | vor 2030 | 2030 – 2034 | 2035 – 2039 | ab 2040 |
| Schwere Stadtbusse | 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2 | 0 | 100 % | 100 % | 100 % |
| <i>Geänderter Text</i> | | | | | |
| Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$ | | | | | |
| Unterguppen _{sg} | | Berichtszeitraum der Jahre | | | |
| | | vor 2030 | 2030 – 2034 | 2035 – 2039 | ab 2040 |
| Schwere Stadtbusse | 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE | 0 | 80 % | 100 % | 100 % |

Begründung

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in

place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban based and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 7(neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7. BERECHNUNG DES CO₂-KORREKTURFAKTORS (CCF)

Der CO₂-Korrekturfaktor CCF wird für jeden Kraftstoff oder jedes Kraftstoffgemisch i nach folgendem Verfahren berechnet:

7.1. Für CO₂-neutrale Kraftstoffe im Sinne von Artikel 3 Nummer 25, die im Einklang mit Artikel 4a verwendet werden, gilt: CCF_i = 1.

7.2. Für andere als CO₂-neutrale Kraftstoffe gilt: CCF_i = 0.

7.3. Der CO₂-Korrekturfaktor CCF für Gemische aus CO₂-neutralen Kraftstoffen und anderen als CO₂-neutralen Kraftstoffen wird mit der folgenden Formel berechnet:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

Dabei gilt:

CCF_i ist der CO₂-Korrekturfaktor für ein bestimmtes Gemisch i aus konventionellem und CO₂-neutralem Kraftstoff.

SHARES_{n,i} ist der in der Anteilsdatenbank erfasste Anteil des erneuerbaren Kraftstoffs i,

bezogen auf den letzten verfügbaren Berichtszeitraum n und berechnet als der durchschnittliche Anteil über alle EU-Mitgliedstaaten.

$SHARES_{n-1,i}$ ist der in der Anteilsdatenbank erfasste Anteil des erneuerbaren Kraftstoffs i , bezogen auf den zweitletzten verfügbaren Berichtszeitraum n und berechnet als der durchschnittliche Anteil über alle EU-Mitgliedstaaten.

Die Anteilsdatenbank ist abrufbar unter:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Begründung

Im Rahmen der Verordnung sollte ein robuster und transparenter CO₂-Korrekturfaktor für CO₂-freie und CO₂-arme Kraftstoffe eingeführt werden. Dies würde den allgemeinen Ansatz der Verordnung unangetastet lassen, jedoch dazu beitragen, die Unzulänglichkeiten eines nur auf den Auspuffemissionen basierenden Ansatzes zu beheben, und dem tatsächlichen Treibhausgas-Fußabdruck von Fahrzeugen und der Kraftstoffe, mit denen sie betrieben werden, Rechnung tragen.

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang III – Nummer 1 – Absatz 2 – Unterabsatz 9

Vorschlag der Kommission

sind die CO₂-Emissionen des **Primärfahrzeugs eines** neuen schweren Nutzfahrzeugs v in g/km, die für ein Einsatzprofil mp bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden;

Geänderter Text

sind die CO₂-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs v in g/km, die für ein Einsatzprofil mp bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden;

Begründung

Die Definition von $reportCO_{2v,mp}$ in Anhang III sollte sich nur auf das vollständige Fahrzeug beziehen. Die CO₂-Emissionen der Primärfahrzeuge werden nicht um deren Fahrgastzahlen korrigiert, da bei der Simulation für alle Primärfahrzeuge einer bestimmten Untergruppe die gleichen Fahrgastzahlen herangezogen werden. Dies ist auch aus der Definition von $CO_{2pv,mp}$ in Anhang I Nummer 2.1 ersichtlich, die nicht für eine Korrektur auf Anhang III verweist.

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Buchstabe q a (neu)
Verordnung (EU) 2019/1242
Anhang IV – Buchstabe q a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***qa) Höchstmasse eines
Lastkraftwagens der Klasse N3 in einem
Schwerlastzug gemäß Anhang I
Nummer 2.7.2. im Zulassungsland des
Lastkraftwagens, wenn dieser an einen
oder mehrere
Sattelanhänger/Deichselanhänger
gekuppelt ist.***

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

| | |
|--|--|
| Titel | Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO ₂ -Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 |
| Bezugsdokumente – Verfahrensnummer | COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD) |
| Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum | ENVI 29.3.2023 |
| Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum | TRAN 29.3.2023 |
| Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung | Andris Ameriks 19.4.2023 |
| Prüfung im Ausschuss | 24.5.2023 |
| Datum der Annahme | 19.9.2023 |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | + : 29 - : 11 0 : 3 |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter | Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7) | Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

| 29 | + |
|----------|--|
| ECR | Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| ID | Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino |
| PPE | Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo |
| Renew | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet |
| The Left | Kateřina Konečná |

| 11 | - |
|-----------|--|
| Renew | Bergur Løkke Rasmussen |
| S&D | Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati |
| Verts/ALE | Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus |

| 3 | 0 |
|-----|---|
| S&D | Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung