

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

2007/0297(COD)

17.6.2008

ÄNDERUNGSANTRÄGE 47 - 194

Entwurf einer Stellungnahme
Werner Langen
(PE404.748v01-00)

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

Vorschlag für eine Verordnung
(KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

AM_Com_LegOpinion

Änderungsantrag 47
Dragoș Florin David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Die Gemeinschaft hat im Automobilsektor einen gut funktionierenden Binnenmarkt geschaffen, der eine solide Grundlage für den ungehinderten innergemeinschaftlichen Handel mit Erzeugnissen der Automobilindustrie bietet. Die CO₂-Zielvorgaben sollten harmonisiert werden, um unterschiedliche Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden, die Errungenschaften des Binnenmarktes zu wahren, den freien Verkehr von Personenkraftwagen innerhalb der Gemeinschaft zu gewährleisten und ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.

Geänderter Text

(2) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Die Gemeinschaft hat im Automobilsektor einen gut funktionierenden Binnenmarkt geschaffen, der eine solide Grundlage für den ungehinderten innergemeinschaftlichen Handel mit Erzeugnissen der Automobilindustrie bietet. Die CO₂-Zielvorgaben sollten harmonisiert werden, um unterschiedliche Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden, die Errungenschaften des Binnenmarktes zu wahren, den freien Verkehr von Personenkraftwagen innerhalb der Gemeinschaft zu gewährleisten und ein hohes Umweltschutzniveau **und damit auch einen ganz wesentlichen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels** sicherzustellen.

Or. ro

Änderungsantrag 48
Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Die Europäische Union leidet unter der beschleunigten Alterung ihres Pkw-Bestands. Der bedeutende Anteil von Fahrzeugen, die älter als zehn Jahre sind,

am europäischen Pkw-Bestand gefährdet jede neue Regelung über die CO₂-Emissionen. Daher muss der Erneuerung des Pkw-Bestands durch Anreize für den Kauf neuer Personenkraftwagen besondere Beachtung geschenkt werden.

Or. fr

Begründung

Um die Wirksamkeit der Verordnung zu gewährleisten, ist es unerlässlich, den Kauf von Neuwagen zu fördern. Wenn die Verbraucher weiterhin Gebrauchtwagen, insbesondere solchen, die älter als zehn Jahre sind, den Vorzug geben, werden die CO₂-Emissionen nicht spürbar zurückgehen.

Änderungsantrag 49
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) *In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels **vorschlagen wird** mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen*

Geänderter Text

(10) ***Ein** Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 120 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird, **ist erforderlich**. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher **über das CO₂-Verhalten von Fahrzeugen, einschließlich des Beitrags von Klimaanlage in CO₂-Äquivalent, und** darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.*

Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹ berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Or. en

Änderungsantrag 50
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch

Geänderter Text

(10) Um die unabhängige Verpflichtung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 20% bis 2020 einhalten zu können, müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors erheblich reduziert werden. Daher müssen bis 2012 durch Verbesserungen bei der Motorentechnik eine Verringerung der CO₂-Emissionen bei der Neuwagenflotte auf durchschnittlich 130 g/km angestrebt und

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

Verbesserungen bei der Motorentechnik **erreicht** wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, **umfasst dies** die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹ berücksichtigt werden. **Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht.** Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

verbindliche langfristige Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen auf 80 g/km bis zum Jahr 2020 und 60 g/km bis zum Jahr 2025 festgelegt werden. Durch langfristige Ziele wird den Automobilherstellern die erforderliche Rechtssicherheit geboten, um Investitionen in Personenkraftwagen mit einem geringen CO₂-Ausstoß zu planen. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, **umfassen diese Ziele** die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge² berücksichtigt werden. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Or. en

Änderungsantrag 51 Ivo Belet

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis

Geänderter Text

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen. ***Außerdem ist es wichtig, bei der bevorstehenden Überarbeitung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen eine deutliche Einstufung von Fahrzeugen nach ihrer Kraftstoffeffizienz und ihren CO₂-Emissionen herbeizuführen.***

Begründung

Deutliche Informationen für die Verbraucher sind sehr wichtig. Bei der Überarbeitung der Richtlinie 1999/94/EG kommt es darauf an, eine deutliche Einstufung der Fahrzeuge (z. B. in die Kategorien A, A+ und B usw.) einzuführen.

Änderungsantrag 52 Dragoş Florin David

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹ berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch

Geänderter Text

(10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. ***Die angestrebte Verringerung der CO₂-Emissionen durch Verbesserung der Motorentechnik sollte durch die Entwicklung von in Personenkraftfahrzeugen integrierten Umwelttechnologien sowie durch Verbesserung der Straßeninfrastruktur, bessere Verkehrslenkung, Maßnahmen zur Förderung von Biokraftstoffen und angemessene steuerliche Regelungen begünstigt werden.*** In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der

¹ ABL L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹ berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

Or. ro

Änderungsantrag 53
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Emissionsfreie Fahrzeuge verringern Europas Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Obwohl bei der Kraftstoffherstellung für emissionsfreie Fahrzeuge CO₂ freigesetzt wird, verfügen diese Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor über eine bessere Treibhausgasbilanz. Die Entwicklung und Herstellung dieser Fahrzeuge, wie Elektrofahrzeuge oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, sollten

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

daher gefördert werden, indem festgelegt wird, dass mindestens 8% aller Neuwagen ab 2020 emissionsfrei sein müssen.

Or. en

**Änderungsantrag 54
Kurt Joachim Lauk**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung¹ zu den Mitteilungen der Kommission vom 7. Februar 2007 darauf hingewiesen, dass die Entwicklung neuer Typen von Personenkraftwagen fünf bis sieben Jahre erfordert, und die Kommission daher aufgefordert, endgültig verbindliche CO₂-Emissionsziele für einen nicht vor 2015 liegenden Zeitpunkt festzulegen.

¹ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2008 zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert (P6_TA(2008)0007).

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 55
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Am 23. Januar 2008 hat die Kommission für den Zeitraum bis 2020 eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels beschlossen, die als Klimawandelpaket bezeichnet werden. Um dieses Paket zu ergänzen, sollte die vorliegende Verordnung als langfristige Zielvorgabe eine CO₂-Emission von 95 g/km für neue Personenkraftwagen festlegen. Die Festlegung dieses Ziels zum gegenwärtigen Zeitpunkt soll den Herstellern ausreichend Zeit geben, um ihre Produktionszyklen entsprechend anzupassen.

Or. ro

Änderungsantrag 56
Ivo Belet

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der EU vereinbar sein und durch

(11) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der EU vereinbar sein und durch

andere, eher nutzungsbezogene Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden.

andere, eher nutzungsbezogene Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden. ***Für die Kraftfahrzeugsteuer sollten daher die Schadstoffemissionen maßgeblich sein, und man sollte sich auf europäischer Ebene auf sie einigen, um eine weitere Fragmentierung des Binnenmarkts aufgrund einer unterschiedlichen Besteuerung in den verschiedenen Mitgliedstaaten zu vermeiden.***

Or. en

Begründung

Um eine weitere Fragmentierung des Binnenmarkts aufgrund einer unterschiedlichen Anwendung durch die Mitgliedstaaten zu vermeiden, ist es wichtig, zu einer Einigung auf europäischer Ebene über Kraftfahrzeugsteuern, die sich nach den Schadstoffemissionen richten, zu gelangen.

Änderungsantrag 57 Ivo Belet

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Damit emissionsfreie Fahrzeuge eingeführt werden können, sollten im Siebten Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung die Mittel für FuE im Bereich der Technologien, die emissionsfreie Fahrzeuge ermöglichen, beträchtlich erhöht werden.

Or. nl

Begründung

Es ist wichtig, mehr Mittel in FuE im Bereich der Technologien für emissionsfreie Fahrzeuge zu investieren.

Änderungsantrag 58
Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. **Der am besten geeignete** Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, **da sie** in einer **aussagekräftigen** Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht **und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern.** Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. **Ein geeigneter** Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, **die** in einer Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht. **Dieser Parameter schafft jedoch einen Anreiz für die Herstellung schwererer Personenkraftwagen, was im Hinblick auf eine Senkung der CO₂-Emissionen ein kontraproduktiver Schritt ist. Daher ist es notwendig, die Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) bei der Berechnung zu berücksichtigen. Eine solche Berücksichtigung der Fahrzeugstandfläche wird den Herstellern einen Anreiz dazu bieten, das Gewicht der Personenkraftwagen zu verringern, was die kostengünstigste Investition zur Verringerung der CO₂-Emissionen darstellt. Durch Berücksichtigung der Fahrzeugstandfläche wird es auch möglich sein, realistischere und wettbewerbsneutrale Zielvorgaben festzulegen.** Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse **und der Fahrzeugstandfläche** von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der

können.

autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. fr

Begründung

In der Folgenabschätzung der Kommission wird nicht klar nachgewiesen, dass die Masse der geeignetste Parameter ist. Dieser Parameter schafft einen Anreiz für die Herstellung von schwereren Personenkraftwagen, was für die Zielvorgaben zur Verringerung der CO₂-Emissionen von großem Nachteil ist. Eine ausgewogene Berücksichtigung der Parameter Masse und Fahrzeugstandfläche dürfte den Zielen der Verordnung gerechter werden.

Änderungsantrag 59 **Umberto Guidoni**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Masse**, da sie **in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch**

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand)**, da sie **einen besseren Anreiz zur Verkleinerung als der alternative Parameter der Masse bietet. Es sollten in jedem Fall Daten zu dem Parameter der Fahrzeugstandfläche erfasst**

Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse ***und der Fahrzeugstandfläche*** von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse ***oder die Fahrzeugstandfläche*** zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme ***sowie die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Zunahme der Fahrzeugstandfläche*** von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. en

Begründung

Der Parameter Masse sollte durch Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu vermeiden, dass die Verordnung bestimmte Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Ausstattung mit Dieselmotoren oder Hybridmotoren) gegenüber anderen bevorzugt. Der Parameter Fahrzeugstandfläche wird auch zu größerer Rechtssicherheit führen, da Änderungen in der Zukunft wahrscheinlich geringer sein werden als bei der Masse.

Änderungsantrag 60
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die **Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern.** Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion **über 2012 hinaus** ist die **Fahrzeugstandfläche**. Daten zu der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) **sollten** erfasst werden, um **ab 2013 die Durchschnittszielvorgaben zu differenzieren**. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

können.

Or. en

Begründung

Daten zur Fahrzeugstandfläche werden ab 2010 zur Verfügung stehen und sollten für die Differenzierung der Durchschnittszielvorgabe verwendet werden.

Änderungsantrag 61 **Kurt Joachim Lauk**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis **2012** berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele

Geänderter Text

(12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis **2015** berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele

für **2012** die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

für **2015** die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 62 **Silvia-Adriana Țicău**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Ökoinnovationen sollten als Bestandteil des Gesamtkonzepts zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen definiert und anhand quantifizierbarer Normen garantiert werden. Das bestehende europäische System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen deckt nicht alle technischen Möglichkeiten ab, mit deren Hilfe Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen erzielt werden können. Aus diesem Grunde ist es notwendig, ein Verfahren zu definieren, mit dessen Hilfe sich bewerten lässt, inwieweit die

Einführung bestimmter technologischer Maßnahmen den CO₂-Ausstoß verringern kann. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf Technologien gelegt werden, die bei Messungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften nicht oder nicht in ausreichendem Maße widerspiegelt werden. Genehmigungen für Ökoinnovationen werden erteilt, um den Herstellern zusätzliche Anreize zu bieten, indem der durch die betreffenden Technologien erzielte Nutzen beim Erreichen ihrer spezifischen CO₂-Verringerungssziele mit angerechnet wird. Da diese neuen Technologien hohe Kosten für die Automobilindustrie mit sich bringen können, sollte die Kommission ihre Einführung außerdem durch ein System besonderer Anreize fördern.

Or. ro

Änderungsantrag 63
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsache, dass Biokraftstoffe auf einer „Well-to-Wheels“- („Quelle bis zum Rad“)-Basis zu einer erheblichen Verringerung der CO₂-Emissionen führen können, und die Automobilhersteller zur Erleichterung des Übergangs zu Kraftstoffen mit einer geringeren CO₂-Bilanz Fahrzeuge anbieten können, die sowohl mit konventionellen als auch alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, sind in dieser Verordnung spezielle Maßnahmen zur Förderung der Weiterentwicklung von mit alternativen

Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auf dem europäischen Markt vorgesehen.

Or. en

Begründung

Kraftstofflieferanten werden wohl keine Infrastruktur für Biokraftstoffe zur Verfügung stellen, solange keine entsprechende Nachfrage nach diesen Kraftstoffen besteht. Um dieses Problem zu lösen, entwickeln die Automobilhersteller mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge, die Kombinationen von Benzin und Biokraftstoffen erkennen und verarbeiten. Diese zusätzliche technische Fähigkeit versetzt diese Fahrzeuge für die Dauer ihrer Nutzungsdauer (durchschnittlich 12 Jahre) in die Lage, mit Biokraftstoffen betrieben werden zu können. Der diese Biokraftstoffe immer leichter verfügbar sein werden, könnte dies zu einer sehr bedeutenden Verringerung der CO₂-Emissionen der Kraftfahrzeugflotte auf einer „Well-to-Wheels“-Basis führen.

**Änderungsantrag 64
Ivo Belet**

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Da Personenkraftwagen, die hohe Geschwindigkeiten erreichen, ihrer Definition nach mehr Gewicht haben, damit die höhere Leistung erreichbar ist, ist es notwendig, die Kraftfahrzeughersteller – gegebenenfalls durch eine freiwillige Vereinbarung – dazu zu bewegen, die Konstruktion und die Leistung der Fahrzeuge, auch im Interesse der Sicherheit, stärker auf die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abzustimmen.

Or. nl

Begründung

Kraftfahrzeuge sind häufig schwerer, damit sie hohe Geschwindigkeiten erreichen können, die weit über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Die Konstrukteure müssten bei der Konstruktion und der Festlegung der Leistung der Fahrzeuge die zulässigen

Höchstgeschwindigkeiten stärker berücksichtigen.

Änderungsantrag 65
Göran Färm, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In Anerkennung der Tatsache, dass Biokraftstoffe auf einer „Well-to-Wheels“- („Quelle bis zum Rad“)-Basis zu einer erheblichen Verringerung der CO₂-Emissionen führen können, und die Automobilhersteller zur Erleichterung des Übergangs zu Kraftstoffen mit einer geringeren CO₂-Bilanz Fahrzeuge anbieten können, die sowohl mit konventionellen als auch alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, sind in dieser Verordnung spezielle Maßnahmen zur Förderung der Weiterentwicklung von mit Ethanol betriebenen Flex-Fuel-Fahrzeugen auf dem europäischen Markt vorgesehen.

Or. en

Begründung

Kraftstofflieferanten neigen dazu, keine Infrastruktur für Biokraftstoffe zur Verfügung zu stellen, solange keine entsprechende Nachfrage nach diesen Kraftstoffen besteht. Die Flex-Fuel-Technik mit der Möglichkeit, automatisch mit einer Kombination von Benzin und Biokraftstoffen zu fahren, ist ein Weg, den Markt für Biokraftstoffe zu öffnen. Zusammen mit den bevorstehenden Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe und einer effizienteren Kraftfahrzeugtechnologie ist dies einer von mehreren Wegen, die CO₂-Emissionen zu verringern.

Änderungsantrag 66
Dragoş Florin David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Es erweist sich insbesondere unter dem Gesichtspunkt der angestrebten Umweltziele und der Bekämpfung des Klimawandels als notwendig, dass die europäische Automobilindustrie auf globaler Ebene wettbewerbsfähig bleibt. Daher ist es wichtig, dass Maßnahmen erlassen werden, die auch vor allem hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen für den gesamten europäischen Automobilsektor effizient sind, damit dessen Wettbewerbsfähigkeit nicht gefährdet wird.

Or. ro

Änderungsantrag 67
Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Um ihre Klimaziele zu erreichen, sollte die Europäische Union anstreben, eine CO₂-freie Mobilität in naher Zukunft zu erreichen. Die Automobilhersteller sollten anstreben, emissionsfreie Personenkraftwagen bis 2050 auf den Markt zu bringen.

Or. en

Änderungsantrag 68
Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, für die besondere Vorschriften für die Typgenehmigung gelten, einschließlich Fahrzeuge, die für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter ein Rollstuhl benutzt werden kann, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden.

entfällt

Or. de

Begründung

Die Verordnung legt einen Durchschnittswert vor, der von den Herstellern einzuhalten ist und nicht einen verpflichtenden Standard, der von Neuwagen einzuhalten ist wie bei den Euro-Normen. Eine Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, wie sie bei den Euro-Normen existiert, ist in dieser Verordnung überflüssig, da Fahrzeuge mit einem höheren CO₂-Ausstoss mit Fahrzeugen mit einem niedrigeren CO₂-Ausstoss verrechnet werden können.

Änderungsantrag 69
Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Um die Marktdurchdringung von Nullemissions- und Niedrigemissionsautos zu fördern, zählt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 jeweils dreifach und anderthalbfach.

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die sehr wenig oder kein CO₂-Ausstoss verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 70
Jerzy Buzek

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen.

Geänderter Text

(21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen ***und sich ausschließlich auf diese Referenz stützen. Sollten die EU Mitgliedstaaten aus bestimmten Gründen die Übereinstimmungsbescheinigung nicht dazu benutzen, das Verfahren der Zulassung und der Inbetriebnahme von neuen Personenkraftwagen abzuschließen, sollten sie die notwendigen Maßnahmen erlassen, um ein angemessen strenges Überwachungsverfahren sicherzustellen. Eine gemeinsame europäische Standarddatenbank sollte für Daten für Übereinstimmungsbescheinigungen eingerichtet werden. Sie sollte als einheitliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu***

versetzen, die Speicherung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn neue Fahrzeuge erstmals zugelassen werden. Die Kommission sollte für die Benutzung elektronischer Netzwerke durch die Mitgliedstaaten sorgen, wie sie beim REGNET-Projekt dargestellt wurden, die zu einer weiteren Straffung des Austauschs von Zulassungsdaten, wie etwa CO₂-Emissionen, für die Zwecke einer genauen Überwachung führen. Außerdem sollte die Kommission spätestens am 30. August jedes Überwachungsjahres den einzelnen Herstellern für dieses Jahr einen Zwischenüberwachungsbericht zur Verfügung stellen, um den Herstellern zu ermöglichen, auf Marktentwicklungen zu reagieren.

Or. en

Begründung

Alle Mitgliedstaaten sollten verpflichtet sein, als Hauptreferenz (z. B. für CO₂-Werte) die Übereinstimmungsbescheinigung als Grundlage für die Überwachung zu benutzen (derzeit benutzen etwa 12 EU-Mitgliedsstaaten dieses Dokument nicht). Deshalb sollte eine zentrale europäische Datenbank für die Erhebung solcher Daten eingerichtet werden. Dies würde den Herstellern auch ermöglichen, rechtzeitig für Aktualisierungen im Falle von technischen Änderungen an ihren Fahrzeugen zu sorgen. Es ist entscheidend, dass die Hersteller frühzeitig wissen, was der amtliche CO₂-Wert sein wird, weswegen die vorläufigen Berechnungen der Kommission und der Zwischenbericht halbjährlich erfolgen müssen.

Änderungsantrag 71

Angelika Niebler, Anja Weisgerber

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-

Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, **sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.**

Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, **zugleich aber sicherzustellen, dass die Sanktion im Vergleich zu anderen CO₂ emittierenden Sektoren verhältnismäßig und konsistent mit anderen Instrumenten zur CO₂-Minderung ist, orientiert sich die Höhe der Überschreitungsabgabe an demjenigen Wert, der im Rahmen des Europäischen Emissionshandelssystems zu entrichten ist.**

Or. de

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Strafzahlungen in Höhe von 100 bis zu 475 Euro pro Tonne CO₂-Emission liegen erheblich höher als vergleichbare CO₂-Zertifikatspreise nach dem Emissionshandelssystem der Europäischen Union. Eine solche einseitige Benachteiligung der Pkw-Hersteller und damit ihrer Kunden ist nicht gerechtfertigt, da nach der klimapolitischen Ausrichtung des Emissionshandels grundsätzlich jede emittierte Tonne CO₂ gleich gewichtet werden sollte.

Änderungsantrag 72

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren

durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.***

durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Die Abgabe sollte den in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (ETS) fälligen Abgaben vergleichbar sein.***

Or. it

Begründung

Die vorgeschlagenen Abgaben für Emissionsüberschreitungen sind im Vergleich zu den in anderen Sektoren vorgesehenen Abgaben unverhältnismäßig hoch und ungerechtfertigt: Die Abgabe von 95 Euro/g (also 475 Euro/t), die im Vorschlag ab 2015 vorgesehen ist, ist etwa fünfmal so hoch wie die unter dem ETS-System vorgesehene Abgabe von 100 Euro/t.

Änderungsantrag 73 Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen.

Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden ***und zur einen Hälfte in den Fonds, der für den europäischen Umweltbonus bestimmt ist, fließen und zur anderen Hälfte dazu verwendet werden, die Unterstützung für die Forschungs- und Innovationstätigkeiten zur Senkung der CO₂-Emissionen im Automobilsektor zu verstärken.***

Or. fr

Begründung

Die Verordnung sieht ein durchschnittliches Emissionsniveau vor, das von den Herstellern nicht überschritten werden darf. Im Falle einer Überschreitung sollen Abgaben als Anstoß, das Emissionsniveau zu senken, dienen. Es wird vorgeschlagen, die Abgabenbeträge für die Forschung und Innovation sowie für Maßnahmen zu verwenden, welche die Erneuerung des europäischen Fahrzeugbestands fördern. Das Ziel ist ein zweifaches: Unterstützung der industriellen Innovation auf europäischer Ebene und Förderung der Erneuerung des Bestands an alten Fahrzeugen mithilfe eines europäischen Umweltbonus.

Änderungsantrag 74

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu

beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln.*** Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Diese Abgabe sollte in etwa den Abgaben entsprechen, die im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU in anderen Sektoren entrichtet werden.*** Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. es

Begründung

Die vorgeschlagenen Sanktionen bzw. Ausgleichsabgaben sind absolut unverhältnismäßig und in keiner Weise mit denen in anderen Sektoren vergleichbar. Die derzeitigen Überschreitungsabgaben würden bei 475 €/t für das Jahr 2015 liegen, wobei sie jedoch, wenn sie denen in anderen Sektoren im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems vergleichbar wären, bei 20 bis 40 €/t mit zusätzlichen Abgaben von 100 €/t (bei Nichteinhaltung) und von 20 €/t zur Förderung energieeffizienter Fahrzeuge liegen würden.

Änderungsantrag 75 **Matthias Groote**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung

zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. ***Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen.*** Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. de

Begründung

Es darf nur ein phase-in geben. Das phase-in über die Flotte gibt den Herstellern die Flexibilität sich dem Durchschnittswert an CO₂-Emissionen anzupassen. Sollten die Hersteller den Durchschnitt nicht einhalten können, sollen sie ab 2012 95 Euro pro Gramm Emissionsüberschreitung zahlen.

Änderungsantrag 76 **Umberto Guidoni**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die

Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten *widerspiegeln*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe *deutlich höher als* die Technologiekosten *sein*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. en

Begründung

Die Bußgelder müssen deutlich höher als die Technologiekosten für die Verringerung der Emissionen sein, damit sichergestellt wird, dass die notwendigen Investitionen getätigt werden.

Änderungsantrag 77 **Rebecca Harms**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe *höher als* die

Technologiekosten *widerspiegeln*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Technologiekosten *für alle Hersteller sein*. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. en

Änderungsantrag 78 **Kurt Joachim Lauk**

Vorschlag für eine Verordnung **Erwägung 22**

Vorschlag der Kommission

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab **2012** für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Geänderter Text

(22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab **2015** für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein

früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 79
Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Die Kommission sollte die Einführung eines europäischen Umweltbonus vorschlagen, der aus der Hälfte der vereinnahmten Beträge der Emissionsüberschreitungsabgaben finanziert wird. Der europäische Umweltbonus, bei dem es sich um eine Prämie handelt, die den Verbrauchern, wenn sie ihren Pkw, der älter als zehn Jahre ist, durch einen Neuwagen ersetzen, in Verbindung mit den Mitgliedstaaten gezahlt wird, soll die Erneuerung des alternden Fahrzeugbestands ermöglichen und ist somit für die Senkung der CO₂-Emissionen von großer Bedeutung.

Or. fr

Begründung

Die Europäische Union leidet unter der beschleunigten Alterung ihres Pkw-Bestands. Daher wäre es notwendig, die Drosselung der CO₂-Emissionen mit der Erneuerung des Pkw-Bestands zu verknüpfen. Ein europäischer Umweltbonus wird zu dieser Maßnahme beitragen. Diese Anreize für den Kauf von Neuwagen mit geringerem CO₂-Ausstoß werden in erster Linie den Verbrauchern zugute kommen und eine erhöhte Nachfrage und ein größeres Wachstum für die europäische Automobilindustrie bewirken. Das Ansehen Europas im Umweltbereich wird dadurch gestärkt werden.

Änderungsantrag 80
Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Das bestehende europäische System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen deckt nicht alle technischen Möglichkeiten ab, mit deren Hilfe Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen erzielt werden können. Aus diesem Grunde ist es notwendig, ein Verfahren zu definieren, mit dessen Hilfe Festlegungen getroffen werden, mit denen sich bewerten lässt, inwieweit die Einführung bestimmter technologischer Maßnahmen den CO₂-Ausstoß verringern kann („Ökoinnovationen“). Es soll sich dabei um Technologien handeln, die bei Messungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften nicht oder nicht in ausreichendem Maße widergespiegelt werden. Zulassungen von Ökoinnovationen werden erteilt, um den Herstellern zusätzliche Anreize zu bieten, indem der durch die betreffenden Technologien erzielte Nutzen beim Erreichen ihrer spezifischen CO₂-Verringerungsziele mit angerechnet wird.

Or. en

Begründung

Wegen der Bedeutung von Ökoinnovationen ist eine Erwägung für diejenigen Innovationen zur Verringerung der CO₂-Emissionen notwendig, die das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter verbessern und im Prüfzyklus nicht auftauchen. Diese Ökoinnovationen können einen wichtigen Beitrag für die Umwelt, den Fahrer und die europäische Gesellschaft im Ganzen leisten.

Änderungsantrag 81
Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24a) Da die Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen die Anpassung der Infrastruktur zur Erleichterung des Einsatzes von Fahrzeugen erfordern wird, die von vielfältigen Quellen (Strom, Wasserstoff, Biokraftstoffe usw.) angetrieben werden, sollten Mittel aus den Strukturfonds und die Landwirtschaftsfonds hierfür vorgesehen werden.

Or. en

Begründung

Um wirtschaftlich rentabel zu sein, werden neue Technologien (Wasserstoff, Elektrofahrzeuge usw.) einen Massenmarkt brauchen. Die Automobilhersteller investieren stark in solche Technologien. Allerdings werden die Verbraucher solche Fahrzeuge nur kaufen, wenn die Infrastruktur zur Verfügung steht. Die Maßnahmen der EU in diesem Bereich sollten deshalb kohärent sein und eine Unterstützung für die Infrastruktur umfassen, die für die Erreichung der festgelegten Ziele erforderlich ist.

Änderungsantrag 82
Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen

sollten. **Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.**

sollten.

2. Der individuelle Zielwert muss im Jahr 2012 für mindestens ein Viertel, im Jahr 2013 für mindestens die Hälfte, im Jahr 2014 für mindestens drei Viertel und im Jahr 2015 für die Gesamtflotte erreicht werden. Um den nach der Berechnungsformel zu ermittelnden individuellen CO₂-Zielwert im Jahr 2015 für die vollständige Neuwagenflotte erreichen zu können, sind entsprechende Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik erforderlich.

3. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft werden zusätzliche Maßnahmen durch diese Verordnung eingeführt, die mindestens 10 g CO₂ pro Kilometer entsprechen.

4. Die CO₂-Emissionswerte werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007/EG und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Zusätzliche nachgewiesene Maßnahmen der Automobilhersteller und ihrer Zulieferer, die zu weiteren Reduzierungen von Treibhausgasemissionen führen, werden nach Artikel 6 und Anhang IIa bei den Anforderungen an die Fahrzeugtechnik berücksichtigt. Zur Abbildung des CO₂-Minderungspotenzials von ergänzenden Maßnahmen und Öko-Innovationen ist im Rahmen der Revision 2014 ein separater Testzyklus für Öko-Innovationen zu erarbeiten.

Begründung

Die starre Beschränkung auf Messergebnisse nach dem geltenden Prüfverfahren und die Einschränkung zusätzlicher Maßnahmen auf 10 g CO₂ pro gefahrenen Kilometer reduzieren technologische Möglichkeiten und geben keine Anreize für effiziente Öko-Innovationen. Die zugelassenen Kraftfahrzeuge sollen als Einheit betrachtet werden und den höchstmöglichen technologischen Fortschritt erreichen können. Laufende Änderungen des Prüfverfahrens sind keine wirksame Lösung. Daher sollten Anrechnungen nach Artikel 6 und Anhang IIa dieser Verordnung möglich sein.

Änderungsantrag 83

Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Gegenstand und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der *EU* verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂ Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Änderungsantrag

Gegenstand, **Zweck** und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **einer Verringerung der CO₂-Emissionen innerhalb der Europäischen Union, auch im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂ Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen, **um somit das Gesamtziel der Europäischen Union, von 120g/km durchschnittliche CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte, zu erreichen**.

Der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂ Emissionsdurchschnitt von 130 g/km muss im Jahr 2012 von mindestens 70 %, im Jahr 2013 von mindestens 80 %, im Jahr 2014 von mindestens 90 % und im Jahr 2015 von der Gesamtflotte erreicht werden.

Or. de

Begründung

Es darf nur ein phase-in geben. Das phase-in über die Flotte gibt den Herstellern die Flexibilität sich dem Durchschnittswert an CO₂-Emissionen anzupassen. Sollten die Hersteller den Durchschnitt nicht einhalten können, sollen sie ab 2012 95 Euro pro Gramm Emissionsüberschreitung zahlen.

Geänderter Text 84
Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der *EU* verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch ***zusätzliche*** Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km

Geänderter Text

1. Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der *Europäischen Union* verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten.

entsprechen.

2. Der Zielwert von 120g/km muss im Jahr 2012 von 25 %, im Jahr 2013 von 50 %, im Jahr 2014 von 75 % und im Jahr 2015 von 100 % der Neuwagenflotte erreicht werden.

3. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen.

4. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch *alle zusätzlichen* Maßnahmen ergänzt, die *einen Beitrag dazu leisten, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Diese Maßnahmen entsprechen mindestens* 10 g CO₂/km.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Produktionszyklen von 5 bis 7 Jahren ist eine Einführungsphase mit Blick auf den Planungsrahmen der Hersteller sinnvoll. Ziel der Verordnung sollte die Reduktion von CO₂-Emissionen sein. Um technischen Innovationen und individuellen Ansätzen Rechnung zu tragen, sollte die Wahl der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels den Herstellern obliegen, ohne bestehende Standards anzugreifen. Die Bewertung dieser Maßnahmen sollte ab einem Mindestwert von 10g/km nach oben offen sein, um das Potential nicht durch starre Bewertungen zu unterdrücken und Anreize zu schaffen.

Änderungsantrag 85

Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an das CO₂--Emissionsverhalten neuer

Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, *demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.*

Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU, *die durchschnittlichen CO₂--Emissionen der Personenkraftwagenflotte auf 60 g/km zu senken, verwirklichen sollen. In der Verordnung wird der durchschnittliche CO₂--Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht und nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften gemessen werden soll, auf 120 g/km ab 2012, auf 80 g/km ab 2020 und auf 60 g/km ab 2025 festgelegt.*

Or. en

Änderungsantrag 86 Umberto Guidoni

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, *demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird*

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an das CO₂--Emissionsverhalten neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU, *die durchschnittlichen CO₂--Emissionen der Personenkraftwagenflotte auf 60 g/km zu senken, verwirklichen sollen. In der Verordnung wird der durchschnittliche CO₂--Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht und nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften gemessen werden soll, auf 120 g/km ab 2012, auf 80 g/km ab 2020 und auf 60 g/km ab 2025*

diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

festgelegt.

Or. en

Begründung

Der Kommissionsvorschlag weiß schwere Mängel auf, denn er umfasst keine strengeren langfristigen Ziele für 2020 und danach. Eine stärkere Verringerung ist notwendig, damit der Verkehrssektor seine Rolle bei der Erreichung der internationalen Klimaziele der EU spielen kann und damit der anhaltende Trend ansteigender Verkehrsemissionen umgekehrt werden kann, die bislang die Klimaziele der EU untergraben. Entscheidend effizientere Kraftfahrzeuge sind auch notwendig, damit das Autofahren angesichts steigender Ölpreise erschwinglich bleibt.

Änderungsantrag 87 **Britta Thomsen**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Gesamtziel** der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung **festgelegte**, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.**

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an das CO₂-Emissionsverhalten neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Ziel** der EU, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenkraftwagenflotte auf 120 g/km zu senken, verwirklichen sollen. In der Verordnung wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht und nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften gemessen werden soll, auf **120 g/km im Jahr 2012 mit weiteren Verringerungen bis zur Erreichung eines Durchschnitts von 80 g/km im Jahr 2020 festgelegt.**

Begründung

Der Emissionsdurchschnitt von 120 g/km muss mit Maßnahmen erreicht werden, deren Wirkung im EU-Prüfzyklus messbar ist. Zusätzliche Maßnahmen sind zwar begrüßenswert, können jedoch nicht die im Prüfzyklus messbaren CO₂-Einsparungen ersetzen. Analog zu allen anderen gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zur Bekämpfung des Klimawandels muss in dieser Verordnung ein Rechtsrahmen für kontinuierliche Verbesserungen bis 2020 vorgegeben werden.

Änderungsantrag 88 Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, **demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel **für die Senkung der CO₂-Emissionen in der EU, insbesondere im Verkehrssektor**, verwirklichen sollen. **In der Verordnung wird der ab 1. Januar 2012 zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für die Neuwagenflotte auf 120 g/km festgelegt**. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen. **Außerdem wird in der Verordnung für den CO₂-Emissionsdurchschnitt der Neuwagenflotte eine Höchstgrenze von 95 g/km festgelegt, die spätestens zum**

1. Januar 2020 einzuhalten ist.

Or. fr

Begründung

Der Automobilsektor muss sich auch selbst an der Verwirklichung der Zielvorgaben für die weltweite Senkung der CO₂-Emissionen beteiligen. Wir schlagen vor, für das durchschnittliche CO₂-Emissionsniveau eine Höchstgrenze von 95 g festzusetzen, die spätestens ab 2020 einzuhalten ist, was in Einklang mit den Forderungen steht, die vom Europäischen Parlament in seiner am 24. Oktober 2007 angenommenen Entschließung zur Gemeinschaftsstrategie für die Verringerung der CO₂-Emissionen erhoben wurden.

Änderungsantrag 89 **Rebecca Harms**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Gesamtziel** der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von **130 g/km** wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. **Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft** wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an das CO₂-Emissionsverhalten neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Ziel** der EU, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenkraftwagenflotte auf 120 g/km zu senken, verwirklichen sollen. In der Verordnung wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht und nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften gemessen werden soll, auf **120 g/km im Jahr 2012 mit weiteren Verringerungen bis zur Erreichung eines Durchschnitts von 80 g/km im Jahr 2020 und von 60 g/km im Jahr 2025 festgelegt**. Diese Verordnung wird durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die **weiteren** 10 g CO₂/km entsprechen **und bis 2012 mit Maßnahmen außerhalb des Prüfzyklus für die**

Typgenehmigung zu erreichen sind.

Or. en

Begründung

Um auf der Linie der Ziele der EU-Klimapolitik zu bleiben und einen nennenswerten Beitrag zur Versorgungssicherheit zu leisten, muss ein Flottendurchschnitt von 120 g/km bis 2012 durch Verbesserungen erreicht werden, die im Prüfzyklus für die Typgenehmigung gemessen werden können. Weitere Maßnahmen sollten hinzukommen. Nach der Folgeneinschätzung der Kommission würde das Ziel von 130 g/km eine mehr als doppelt so hohe Einsparung während der Nutzungsdauer des Fahrzeugs als die Mehrkosten beim Kauf bedeuten. Eine Ausrichtung für weitere Emissionsverringerungen ist notwendig, um Investitionssicherheit zu bieten.

Änderungsantrag 90

Fiona Hall

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die *CO₂-Emissionsleistung* neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Gesamtziel** der EU *verwirklichen sollen, demzufolge* die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der *Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte*, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu *erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.*

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält Anforderungen an *das CO₂-Emissionsverhalten* neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das **Ziel** der EU, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der *Personenkraftwagenflotte auf 120 g/km zu senken, verwirklichen sollen. In der Verordnung wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht und nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften gemessen werden soll, auf 130 g/km im Jahr 2012 mit weiteren Verringerungen bis zur Erreichung eines Durchschnitts von 80 g/km im Jahr 2020 festgelegt. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.*

Begründung

Das Ziel der Verringerung der Emissionen von Fahrzeugen sollte auf 120 g/km festgelegt werden. Die Frist für die Erreichung des 120 g-Ziels war zunächst für 1994 mit einem Zieljahr 2005 vorgeschlagen worden und wurde daraufhin zweimal verschoben. Viele Fahrzeuge, die derzeit auf dem Markt sind, entsprechen bereits diesem Ziel. Darüber hinaus sind langfristige Ziele für 2020 und 2025 notwendig, um der Industrie eine langfristige Perspektive für die Entwicklung sparsamerer Autos zu geben und die Innovation zu stimulieren. Ohne anspruchsvolle langfristige Ziele wird der Verkehrssektor weiterhin die Klimapolitik der EU untergraben.

Änderungsantrag 91 Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. **Der in der Verordnung festgelegte**, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird** gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Geänderter Text

Diese Verordnung enthält **als Bestandteil des Gesamtkonzepts der EU zur Bekämpfung des Klimawandels** Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km **im Jahre 2012 und bei 95 g/km im Jahre 2020** liegen sollten. **In der Verordnung wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für neue Personenkraftwagen, der** durch Verbesserungen bei der Motorentechnik **erreicht und** gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen **werden soll, auf 130 g/km im Jahre 2012 und auf 95 g/km im Jahre 2020 festgelegt.** Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die

10 g CO₂/km entsprechen.

Im Jahre 2014 unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag mit mittel- und langfristigen Zielen, die auf Ergebnisstudien beruhen.

Or. ro

**Änderungsantrag 92
Werner Langen**

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission legt einen Vorschlag für ein umfassendes Vorgehen zur Ermittlung aller CO₂-mindernden Maßnahmen mit dem Ziel vor, die Unterscheidung zwischen antriebs- bzw. -fahrzeugseitigen und ergänzenden Maßnahmen sowie Öko-Innovationen aufzuheben.

Or. de

Begründung

Um den technologischen Fortschritt im Automobilsektor zu fördern und den Automobilherstellern und Zulieferern langfristige Investitionssicherheit zu geben ist es sinnvoll, auf der Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme und einer sorgfältigen Rechtsfolgenabschätzung Langfristziele festzulegen und damit alternative Technologien zu fördern. Diese Ziele sollen im Rahmen eines zeitnahen Gesetzgebungsverfahrens in der Mitentscheidung festgelegt werden. Der Vorschlag muss ein umfassendes Vorgehen beinhalten, um alle Maßnahmen zur Reduktion von CO₂ zu erfassen.

Änderungsantrag 93
Rebecca Harms

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Durch die Verordnung werden verbindliche jährliche Durchschnittswerte für CO₂-Emissionen für neue Personenkraftwagen auf der Grundlage einer verbindlichen linearen Ausrichtung zwischen den in dieser Verordnung festgelegten Jahreszielen bestimmt.

Die Differenzierung des Flottendurchschnitts von 2013 an gründet sich auf die Fahrzeugstandfläche und eine maximale Kurve von 40%. Die Maßnahmen zur Differenzierung der Zielvorgabe bis 2020, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind bis zum 1. Januar 2012 nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zu erlassen.

Or. en

Begründung

Eine verbindliche Ausrichtung des Jahresdurchschnitts sollte zwischen den in der Verordnung festgelegten Zielen angesiedelt werden. Die Differenzierung der Zielvorgabe nach 2013 sollte sich auf die Fahrzeugstandfläche gründen, die im Vergleich zur Masse des Fahrzeugs die Nützlichkeit des Fahrzeugs für den Verbraucher im Verhältnis zur Größe besser wiedergibt.

Änderungsantrag 94
Angelika Niebler, Anja Weisgerber

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Weitere Öko-Innovationen können nach Artikel 6 Absatz 8a dem Ziel angerechnet werden.

Or. de

Begründung

Den Anstrengungen der Hersteller muss auch bei Öko-Innovationen Rechnung getragen werden.

Änderungsantrag 95
Werner Langen

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Es soll im Jahr 2014 ein Ziel für 2020 definiert werden, das in der Summe aller relevanten Maßnahmen eine Minderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen um mindestens weitere 20 % gegenüber dem individuellen Zielwert 2012–2015 gewährleistet. Dabei sind Entwicklungen auf internationaler Ebene im Klimaschutz zu berücksichtigen.

Or. de

Begründung

Eine Minderung von mindestens 20% stellt für die künftigen Ziele den mindestens zu erreichenden Minderungsfaktor dar. Hierdurch wird die Automobilindustrie analog zu anderen Sektoren behandelt. Sollte die EU ambitioniertere Zusagen im internationalen Kontext machen, sind diese entsprechend zu

Änderungsantrag 96
Angelika Niebler, Anja Weisgerber

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Nach einer gründlichen, praxisorientierten Folgenabschätzung und auf der Grundlage des zu erwartenden technologischen Fortschritts sollte im Jahr 2014 für das Jahr 2020 ein ambitionierter durchschnittlicher CO₂-Grenzwert für die europäische Neuwagenflotte festgelegt werden. Dabei muss ein eventueller neuer Prüfzyklus bei der Festlegung der CO₂-Grenzwerte einbezogen werden.

Or. de

Begründung

Die Automobilindustrie sollte sich jetzt schon auf weitere Grenzwerte für 2020 einstellen können, um Planungssicherheit zu haben. Dabei ist es jedoch wichtig, die CO₂-Grenzwerte einem eventuell überarbeiteten Prüfzyklus anzupassen.

Änderungsantrag 97
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde

(„Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden **und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren** („neue Personenkraftwagen“).

(„Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden („neue Personenkraftwagen“).

Or. ro

Begründung

Um Anreize für die europäischen Automobilhersteller zu schaffen, damit sie in Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes investieren, dürfen keine Privilegien für Neuwagen gewährt werden, die von außerhalb in die Gemeinschaft eingeführt wurden.

Änderungsantrag 98 **Rebecca Harms**

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

Vorschlag der Kommission

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG **mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg** und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ **und N₁** gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“ **und „leichte Nutzfahrzeuge“**), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

Or. en

Änderungsantrag 99
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

entfällt

Or. ro

Begründung

Um Anreize für die europäischen Automobilhersteller zu schaffen, damit sie in Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes investieren, dürfen keine Privilegien für Neuwagen gewährt werden, die von außerhalb in die Gemeinschaft eingeführt wurden.

Änderungsantrag 100
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **drei** Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als **zwölf** Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.

Or. en

Änderungsantrag 101
Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**3. Die Verordnung gilt nicht für
Fahrzeuge mit besonderer
Zweckbestimmung gemäß der Definition
in Anhang II Teil A Nummer 5 der
Richtlinie 2007/46/EG.**

entfällt

Or. de

Begründung

Die Verordnung legt einen Durchschnittswert vor, der von den Herstellern einzuhalten ist und nicht einen verpflichtenden Standard, der von Neuwagen einzuhalten ist wie bei den Euro-Normen. Eine Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, wie sie bei den Euro-Normen existiert, ist in dieser Verordnung überflüssig, da Fahrzeuge mit einem höheren CO₂-Ausstoss mit Fahrzeugen mit einem niedrigeren CO₂-Ausstoss verrechnet werden können.

Änderungsantrag 102
Rebecca Harms

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**da) „Fahrzeugstandfläche“: der in der
Übereinstimmungsbescheinigung
angegebene Radstand eines Wagens
multipliziert mit der Spurweite;**

Or. en

Änderungsantrag 103
Umberto Guidoni

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) „Fahrzeugstandfläche“: der in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Radstand eines Wagens multipliziert mit der Spurweite;

Or. en

Begründung

Der Parameter Masse sollte durch Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu vermeiden, dass die Verordnung bestimmte Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Ausstattung mit Dieselmotoren oder Hybridmotoren) gegenüber anderen bevorzugt. Der Parameter Fahrzeugstandfläche wird auch zu größerer Rechtssicherheit führen, da Änderungen in der Zukunft wahrscheinlich geringer sein werden als bei der Masse.

Änderungsantrag 104
Fiona Hall

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

da) „Fahrzeugstandfläche“: der in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Radstand eines Wagens multipliziert mit der Spurweite;

Or. en

Begründung

Der Parameter Masse sollte durch Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um Innovationen für

eine leichtere Bauweise von Fahrzeugen zu erleichtern. Durch den Parameter Masse werden leichtere Fahrzeuge mit einem strengeren Grenzwert benachteiligt. Der Parameter Fahrzeugstandfläche ist auch im Hinblick auf größere Rechtssicherheit vorzuziehen, da Änderungen in der Zukunft wahrscheinlich geringer sein werden als bei der Masse.

Änderungsantrag 105

Dominique Vlasto, Nicole Fontaine, Ján Hudacký

Vorschlag für eine Verordnung

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) „Öko-Innovation“: Maßnahmen oder technologische Innovationen, deren quantifizierbarer Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen nachweislich in der Begriffsbestimmung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht oder nur unzureichend berücksichtigt ist und in den in Artikel 1 genannten zusätzlichen Maßnahmen nicht erfasst ist. Es ist ein begrenztes Maßnahmenverzeichnis zu erstellen.

Or. fr

Begründung

Es besteht die Notwendigkeit, die innovativen Maßnahmen zu bestimmen, die es ermöglichen, über die in Artikel 1 genannten zusätzlichen Maßnahmen hinauszugehen und deren Wirkung beim Genehmigungszyklus nicht sichtbar ist.

Diese Öko-Innovationen können einen wesentlichen Beitrag für die Umwelt, die Pkw-Fahrer und die europäische Gesellschaft insgesamt leisten. Sie müssen jedoch auf ein genau festgelegtes Verzeichnis beschränkt werden.

Änderungsantrag 106
Silvia-Adriana Țicău

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) „Ökoinnovation“: jede Maßnahme oder technologische Innovation, die nachweislich einen quantifizierbaren Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen leistet und nicht oder nicht in ausreichendem Maße bei den Definitionen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 berücksichtigt und auch nicht durch die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen abgedeckt ist. Sie sollten in einem begrenzten Verzeichnis aufgelistet werden.

Or. ro

Begründung

Eine Definition für diejenigen Innovationen zur Verringerung der CO₂-Emissionen ist notwendig, die das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter verbessern und im Prüfzyklus nicht auftauchen. Diese Ökoinnovationen können einen wichtigen Beitrag für die Umwelt, den Fahrer und die europäische Gesellschaft im Ganzen leisten. Sie sollten jedoch in einem begrenzten Verzeichnis zusammengefasst werden.

Änderungsantrag 107
Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) „Ökoinnovation“: jede Maßnahme oder technologische Innovation, die nachweislich einen quantifizierbaren Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen leistet und nicht oder nicht in ausreichendem Maße bei den Definitionen der Verordnung (EG)

Nr. 715/2007 berücksichtigt und auch nicht durch die in Artikel 1 erwähnten zusätzlichen Maßnahmen abgedeckt ist.

Or. en

Begründung

Eine Definition für diejenigen Innovationen zur Verringerung der CO₂-Emissionen ist notwendig, die das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter verbessern und im Prüfzyklus nicht auftauchen. Diese Ökoinnovationen können einen wichtigen Beitrag für die Umwelt, den Fahrer und die europäische Gesellschaft im Ganzen leisten.

Änderungsantrag 108

Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“: ein Fahrzeug gemäß der Verordnung Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen;

Or. en

Begründung

In der Euro-5-Verordnung werden bereits mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge als Fahrzeuge beschrieben, die über ein Kraftstofflagerungssystem verfügen, das mit verschiedenen Mischungen von zwei oder mehr Kraftstoffen (Biokraftstoffen) gespeist werden kann.

Änderungsantrag 109
Göran Färm, Åsa Westlund

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) „mit Ethanol betriebenes Flex-Fuel-Fahrzeug“: ein Fahrzeug gemäß der Verordnung Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen;

Or. en

Begründung

In der Euro-5-Verordnung werden bereits mit Ethanol betriebene Flex-Fuel-Fahrzeuge als Fahrzeuge beschrieben, die über ein Kraftstofflagerungssystem verfügen, das mit verschiedenen Mischungen von zwei oder mehr Kraftstoffen (Biokraftstoffen) gespeist werden kann.

Änderungsantrag 110
Matthias Groote

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) „emissionsfreies Fahrzeug“: ein Personenkraftwagen, der weder im Stillstand noch im Betrieb CO₂-Emissionen ausstößt;

Or. xm

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die kein CO₂-Ausstoß verursachen, muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 111
Dorette Corbey

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***fa) „emissionsfreies Fahrzeug“: ein
Personenkraftwagen, der weder im
Stillstand noch im Betrieb CO₂-
Emissionen ausstößt;***

Or. en

Änderungsantrag 112
Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***fb) "Niedrigemissionsfahrzeug": ist ein
Fahrzeug, dass einen CO₂-Ausstoß von
unter 50 g/km erreicht;***

Or. de

Begründung

*Für besonders innovative Fahrzeuge, die sehr wenig CO₂-Ausstoß verursachen muss es einen
Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.*

Änderungsantrag 113
Ivo Belet

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***fb) „Super-Kredit“: eine Gutschrift für
besonders CO₂-effiziente Fahrzeuge mit***

einem CO₂-Wert von unter 50 g/km.

Or. en

Begründung

Durch diese „Super-Kredite“ können Hersteller, die besonders CO₂-effiziente Fahrzeuge anbieten, entsprechende Gutschriften erhalten.

Änderungsantrag 114
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fb) „spezifische Emissionshöchstgrenze“:
im Zusammenhang mit jedem in der
Gemeinschaft zugelassenen
Personenkraftwagen die höchstzulässigen
spezifischen CO₂-Emissionen für diesen
Personenkraftwagen.

Or. en

Änderungsantrag 115
Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Es handelt sich nicht um ein verbundenes
Unternehmen, wenn die Kommission auf
Antrag entscheidet, dass das
Unternehmen, das die Voraussetzungen
nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a bis
e erfüllt, nicht die tatsächliche Kontrolle
über das andere Unternehmen hat.

Or. de

Begründung

Aufgrund nationaler Regelungen im Bereich des Gesellschaftsrechts oder des Mitbestimmungsrechts der Arbeitnehmerseite sind Konstellationen denkbar, dass trotz der Erfüllung der in Artikel 3 Absatz 2 a-e vorgesehenen Kriterien keine tatsächliche Kontrolle über das andere Unternehmen besteht. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der für die Verordnung relevante Ausrichtung der Pkw-Modellpalette der Unternehmen.

Änderungsantrag 116 **Herbert Reul**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 3 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Es handelt sich nicht um ein verbundenes Unternehmen, wenn die Kommission auf Antrag entscheidet, dass das Unternehmen, das die Voraussetzungen der Buchstaben a bis e erfüllt, nicht die tatsächlich beherrschende Kontrolle über das andere Unternehmen hat.

Or. de

Begründung

Aufgrund nationaler Regelungen im Bereich des Gesellschafts- oder Mitbestimmungsrechts der Arbeitnehmerseite, sind Konstellationen denkbar, dass trotz der Erfüllung der in Abs. 2 vorgestellten Kriterien keine tatsächliche Kontrolle über das "andere" Unternehmen besteht, insbesondere nicht hinsichtlich der für die VO relevante Ausrichtung der PKW-Modellpalette.

Änderungsantrag 117 **Umberto Guidoni**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt **für das am** 1. Januar 2012 **beginnende Kalenderjahr** und für jedes

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt **ab dem** 1. Januar 2012 und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine

folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten *oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.*

durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten.

Or. en

Begründung

Die spezifischen Ausnahmen für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß sollten gestrichen werden, da sie ungerecht sind und einen Anreiz für Hersteller bieten würden, Fahrzeuge mit einem hohen CO₂-Ausstoß von ihrer Produktpalette auszusondern.

Änderungsantrag 118 **Jerzy Buzek**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 4**

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass *seine* durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass *im Jahr 2012 25 %, im Jahr 2013 50 %, im Jahr 2014 75 % und im Jahr 2015 sowie in jedem Folgejahr 100 % der* durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen *der Fahrzeugflotte* die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen *seiner Fahrzeugflotte* nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen. *Zu diesem Zweck werden die CO₂-Emissionen nach Berücksichtigung der CO₂-Verringerungen aufgrund von Ökoinnovationen gemäß Artikel 7 über drei aufeinander folgende Jahre verteilt.*

Begründung

Die Industrie braucht eine bestimmte Anlaufzeit und eine Planungssicherheit, um von Anfang an die Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen erfüllen zu können. Ein einzelner Automobilhersteller kann die durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr nicht genau steuern, denn es sind der Zeitplan, logistische Unwägbarkeiten, unterschiedliche Überwachungspraktiken und unvorhergesehene Änderungen der Nachfrage bei den Verbrauchern, technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Ländern zu berücksichtigen. Ökoinnovationen verbessern weiter das CO₂-Verhalten und tauchen im Prüfzyklus nicht auf.

Änderungsantrag 119

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **seine** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass **die** durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen **von 25 % seiner Flotte im Jahr 2012, 50 % im Jahr 2013, 75 % im Jahr 2014 und 100 % im Jahr 2015 und in jedem darauf folgenden Jahr** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen **der Flotte dieses Herstellers** nicht überschreiten, oder bei Herstellern, denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen. **Zu diesem Zweck müssen die CO₂-Emissionen, unter Anpassung an die durch die Öko-Innovationen ermöglichte Reduktion der CO₂-Emissionen, innerhalb von zwei aufeinander folgenden Jahren gemäß Artikel 7 in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.**

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die Automobilindustrie einer Reduktion der CO₂-Emissionen von Anfang an nachkommen kann, sind ein angemessenes Inkrafttreten und eine kontinuierliche Planungssicherheit von ganz wesentlicher Bedeutung, wie dies im Rahmen von CARS 21 vorgesehen wurde. Die Öko-Innovationen werden die Fortschritte bei der Senkung der CO₂-Emissionen weiter verbessern, und zwar über die in Artikel 1 genannten Maßnahmen hinaus, die bei den Prüfungen für die Genehmigung nicht berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 120 Jorgo Chatzimarkakis

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass ***seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen*** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass ***im Jahr 2012 40 % seiner Flotte, im Jahr 2013 60 % seiner Flotte, im Jahr 2014 80 % seiner Flotte und im Jahr 2015 und in jedem Kalenderjahr danach 100 % seiner Flotte*** die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. en

Begründung

Im Jahr 2012 werden 60% aller Fahrzeuge ein Alter erreicht haben, in dem sie ersetzt werden. Die meisten der Fahrzeuge, die als Ersatz verkauft werden, sollten den festgelegten Emissionszielen entsprechen, das heißt mindestens 40% der Flotte sollten die Grenzwerte einhalten.

Änderungsantrag 121
Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am **1. Januar 2012** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am **1. Januar 2015** beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 122
Matthias Groote

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Im Fall der Hersteller, die Nullemissionsfahrzeuge herstellen, zählt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 dreifach.

Or. de

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die keinen CO₂-Ausstoss verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 123
Ivo Belet

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für Hersteller, die Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km herstellen, zählt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen jedes dieser neu zugelassenen Fahrzeuge bis einschließlich 2015 fünffach.

Or. en

Begründung

Der Grenzwert von 50 g/km wird ein wirksamer Anreiz für die Automobilhersteller sein, in neue Technologien zu investieren, die geringere CO₂-Emissionen garantieren.

Änderungsantrag 124
Dorette Corbey

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2013 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr bis einschließlich zum am 1. Januar 2020 beginnenden Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seine gemäß Anhang I

festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die am 1. Januar 2020 80 g/km erreicht, nicht überschreiten.

Or. en

**Änderungsantrag 125
Umberto Guidoni**

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2013 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr bis einschließlich zum am 1. Januar 2020 beginnenden Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seine gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die am 1. Januar 2020 80 g/km erreicht, nicht überschreiten.

Or. en

Begründung

Der Kommissionsvorschlag weiß schwere Mängel auf, denn er umfasst keine strengeren langfristigen Ziele für 2020 und danach. Eine stärkere Verringerung ist notwendig, damit der Verkehrssektor seine Rolle bei der Erreichung der internationalen Klimaziele der EU spielen kann und damit der anhaltende Trend ansteigender Verkehrsemissionen umgekehrt werden kann, die bislang die Klimaziele der EU untergraben. Entscheidend effizientere Kraftfahrzeuge sind auch notwendig, damit das Autofahren angesichts steigender Ölpreise erschwinglich bleibt.

Änderungsantrag 126
Matthias Groote

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Für Hersteller, die
Niedrigemissionsfahrzeuge herstellen,
zählt für die Berechnung der
durchschnittlichen spezifischen CO₂-
Emissionen jedes dieser neu zugelassenen
Fahrzeuge bis einschließlich 2015
anderthalbfach.***

Or. de

Begründung

Für besonders innovative Fahrzeuge, die sehr wenig CO₂-Ausstoss verursachen muss es einen Innovationsbonus geben, damit diese Fahrzeuge schneller auf den Markt kommen.

Änderungsantrag 127
Dorette Corbey

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Jeder Hersteller von Personenkraftwagen
stellt für das am 1. Januar 2021
beginnende Kalenderjahr und für jedes
folgende Kalenderjahr bis einschließlich
zum am 1. Januar 2025 beginnenden
Kalenderjahr und für jedes folgende
Kalenderjahr danach sicher, dass seine
durchschnittlichen spezifischen CO₂-
Emissionen seine gemäß Anhang I
festgesetzte Zielvorgabe für die
spezifischen CO₂-Emissionen, die am
1. Januar 2025 60 g/km erreicht, nicht
überschreiten.***

Änderungsantrag 128
Umberto Guidoni

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2021 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr bis einschließlich zum am 1. Januar 2025 beginnenden Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr danach sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seine gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die am 1. Januar 2025 60 g/km erreicht, nicht überschreiten.

Or. en

Begründung

Der Kommissionsvorschlag weiß schwere Mängel auf, denn er umfasst keine strengeren langfristigen Ziele für 2020 und danach. Eine stärkere Verringerung ist notwendig, damit der Verkehrssektor seine Rolle bei der Erreichung der internationalen Klimaziele der EU spielen kann und damit der anhaltende Trend ansteigender Verkehrsemissionen umgekehrt werden kann, die bislang die Klimaziele der EU untergraben. Entscheidend effizientere Kraftfahrzeuge sind auch notwendig, damit das Autofahren angesichts steigender Ölpreise erschwinglich bleibt.

Änderungsantrag 129
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Spezifische Emissionshöchstgrenzen

Aus Gründen im Zusammenhang mit den Emissionen oder des Kraftstoffverbrauchs verweigern die nationalen Behörden ab dem 1. Januar 2016 die EG-Typgenehmigung und die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugmodelle, welche ihre gemäß Anhang I Absätze 1 und 2 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen um 50 % übersteigen.

Or. en

Änderungsantrag 130
Göran Färm, Åsa Westlund

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Flex-Fuel-Fahrzeuge

Zur Berechnung der in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers von Personenkraftwagen werden die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO₂-Emissionen für jedes in der Europäischen Union zugelassene mit Ethanol betriebene Flex-Fuel-Fahrzeug um einen Faktor von 5% bei höchstens 8 g/km in Anerkennung der größeren technologischen und

Emissionsverringerungskapazität des Betriebs mit zwei unterschiedlichen Treibstoffen reduziert. Diese Reduzierung gilt nicht für Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 2000 kg.

Dieser Faktor steigt bis 20% bei höchstens 30 g/km an, wenn mindestens 10% der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, E85 anbieten, das den Nachhaltigkeitskriterien der EU entspricht. Auch diese Reduzierung gilt nicht für Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 2000 kg.

Or. en

Begründung

Kraftstofflieferanten neigen dazu, keine Infrastruktur für Biokraftstoffe zur Verfügung zu stellen, solange keine entsprechende Nachfrage nach diesen Kraftstoffen besteht. Die Flex-Fuel-Technik mit der Möglichkeit, automatisch mit einer Kombination von Benzin und Biokraftstoffen zu fahren, ist ein Weg, den Markt für Biokraftstoffe zu öffnen. Zusammen mit den bevorstehenden Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe und einer effizienteren Kraftfahrzeugtechnologie ist dies einer von mehreren Wegen, die CO₂-Emissionen zu verringern.

Änderungsantrag 131
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Zur Berechnung der in Artikel 4 genannten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers von Personenkraftwagen werden die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO₂-Emissionen für jedes in der Europäischen Union zugelassene „mit alternativem Kraftstoff betriebene

Fahrzeug“ gemäß der Verordnung Nr. 715/2007 um einen Faktor von 5 % in Anerkennung der größeren technologischen und Emissionsverringerkapazität des Betriebs mit zwei unterschiedlichen Treibstoffen reduziert. Dieser Faktor steigt bis 20% an, wenn mindestens 10% der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, Biokraftstoffe anbieten, die den Nachhaltigkeitskriterien der EU entsprechen.

Or. en

Begründung

Kraftstofflieferanten werden wohl keine Infrastruktur für Biokraftstoffe zur Verfügung stellen, solange keine entsprechende Nachfrage nach diesen Kraftstoffen besteht. Um dieses Problem zu lösen, entwickeln die Automobilhersteller mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge, die Kombinationen von Benzin und Biokraftstoffen erkennen und verarbeiten. Diese zusätzliche technische Fähigkeit versetzt diese Fahrzeuge für die Dauer ihrer Nutzungsdauer (durchschnittlich 12 Jahre) in die Lage, mit Biokraftstoffen betrieben werden zu können. Der diese Biokraftstoffe immer leichter verfügbar sein werden, könnte dies zu einer sehr bedeutenden Verringerung der CO₂-Emissionen der Kraftfahrzeugflotte auf einer „Well-to-Wheels“-Basis führen.

Änderungsantrag 132 Dorette Corbey

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Hersteller können einen Pool bilden, um ihren Verpflichtungen zur Einführung emissionsfreier Fahrzeuge gemäß Anhang I Absatz 2a (neu) nachzukommen.

Or. en

Änderungsantrag 133
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einem Pool angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, **für die** Zwecke dieser Verordnung als ein Hersteller behandelt.

Geänderter Text

7. Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einem Pool angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, **zum Zwecke der Feststellung, ob sie ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 dieser Verordnung nachkommen**, als ein Hersteller behandelt. **Informationen über die Überwachung und Berichterstattung werden in einem Zentralregister für einzelne Hersteller und auch für Pools erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.**

Or. en

Änderungsantrag 134
Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2010 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2010 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. **Die Mitgliedstaaten leiten die erforderlichen Maßnahmen ein, um eine transparente und unbürokratische Struktur der Meldestellen sicherzustellen.**

Or. pl

Begründung

Durch diesen Änderungsantrag sollen unnötige Verwaltungskosten der nationalen Meldestellen vermieden und eine möglichst flexible und effektive Struktur dieser Stellen ermöglicht werden.

Änderungsantrag 135 **Jerzy Buzek**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 6 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum **28. Februar 2011** und in jedem folgenden **Jahr** die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum **31. Juli 2012** und in jedem folgenden **Halbjahr** die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie **nach Prüfung durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer** der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Or. en

Begründung

Die Überwachung und Berichterstattung sollte zusammen mit der Umsetzung der Verordnung im Jahr 2012 beginnen, um Marktverzerrungen und Diskriminierungen von Herstellern zu vermeiden. Es ist entscheidend, dass die Hersteller frühzeitig wissen, was der amtliche CO₂-Wert sein wird, weswegen die vorläufigen Berechnungen der Kommission halbjährlich erfolgen müssen. Die Prüfung der Daten der Mitgliedstaaten durch einen amtlich anerkannten Wirtschaftsprüfer sollte sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten die CO₂-Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung sammeln und überwachen und dass die Automodelle den richtigen Herstellern zugeordnet werden.

Änderungsantrag 136
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Mitgliedstaaten ermitteln für das am 1. Januar 2016 beginnende Jahr und für jedes Folgejahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr betreffend emissionsfreie Fahrzeuge auf der Grundlage der Methode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der für die Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß Absatz 4a eingesetzten Energie und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

Or. en

Änderungsantrag 137
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Die Kommission legt bis zum 1. Januar 2010 eine Methode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der für die Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzten Energie fest, wobei sie den Durchschnittswert der für die Erzeugung von Treibstoff für emissionsfreie Fahrzeuge je Mitgliedstaat eingesetzten Energie benutzt, es sei denn, ein Hersteller kann nachweisen, dass die zur

***Produktion seiner emissionsfreien
Fahrzeuge eingesetzte Energiemenge
geringer als der Durchschnitt ist.***

Or. en

**Änderungsantrag 138
Dragoş Florin David**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 7**

Vorschlag der Kommission

7. Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung davon in Kenntnis.

Geänderter Text

7. Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen ***das Europäische Parlament, den Rat und*** die Kommission spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung davon in Kenntnis.

Or. ro

**Änderungsantrag 139
Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers ***nach der Berücksichtigung der CO₂-Verringerungen aufgrund von Ökoinnovationen und Verteilung auf zwei aufeinander folgende Jahre*** im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines

Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Begründung

Angesichts der mit 27 Mitgliedstaaten gegebenen Unwägbarkeiten in Bezug auf den Zeitplan, die Logistik, die Kontrolle, unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher, technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Mitgliedstaaten wäre eine genaue Steuerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch einen einzelnen Automobilhersteller unrealistisch. Ökoinnovationen verbessern das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter und tauchen im Prüfzyklus nicht auf.

Änderungsantrag 140 **Jerzy Buzek**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 7 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers ***nach der Berücksichtigung der CO₂-Verringerungen aufgrund von Ökoinnovationen und Verteilung auf drei aufeinander folgende Jahre*** im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. en

Begründung

Angesichts der mit 27 Mitgliedstaaten gegebenen Unwägbarkeiten in Bezug auf den Zeitplan, die Logistik, die Kontrolle, unerwartete Änderungen der Nachfrage durch die Verbraucher,

technische Verzögerungen bei der Lancierung neuer Fahrzeugmodelle sowie die allgemeine Wirtschaftslage in den einzelnen Mitgliedstaaten wäre eine genaue Steuerung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kalenderjahr durch einen einzelnen Automobilhersteller unrealistisch.
Ökoinnovationen verbessern das CO₂-Verhalten über die zusätzlichen in Artikel 1 erwähnten Maßnahmen hinaus weiter und tauchen im Prüfzyklus nicht auf.

Änderungsantrag 141
Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2012** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Geänderter Text

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr **2015** oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität.

Änderungsantrag 142
Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Umberto Guidoni, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen

Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
Überschreitung x Anzahl neuer
Personenkraftwagen x Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

dabei ist

„Überschreitung“: die positive Anzahl
Gramm je Kilometer, um die die
durchschnittlichen spezifischen
Emissionen des Herstellers dessen
Zielvorgabe für die spezifischen
Emissionen in dem Kalenderjahr
übersteigen, gerundet auf drei
Dezimalstellen; **und**

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die
Anzahl der neuen Personenkraftwagen,
deren Hersteller er ist und die in dem Jahr
zugelassen wurden.

Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
Überschreitung x Anzahl neuer
Personenkraftwagen, **die im Durchschnitt
nicht der Zielvorgabe des Herstellers für
spezifische Emissionen entsprechen**, x
Abgabe wegen Emissionsüberschreitung
gemäß Absatz 3.

dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl
Gramm je Kilometer, um die die
durchschnittlichen spezifischen
Emissionen des Herstellers dessen
Zielvorgabe für die spezifischen
Emissionen in dem Kalenderjahr
übersteigen, gerundet auf drei
Dezimalstellen;

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die
Anzahl der neuen Personenkraftwagen,
deren Hersteller er ist und die in dem Jahr
zugelassen wurden; **und**

**„Anzahl neuer Personenkraftwagen, die
im Durchschnitt nicht der Zielvorgabe des
Herstellers für spezifische Emissionen
entsprechen“: die Anzahl der neuen
Personenkraftwagen, deren Hersteller er
ist und die in dem Jahr zugelassen
wurden, deren Emissionen über einem
Schwellenwert liegen, der so festgelegt
wird, dass die durchschnittlichen
Emissionen aller zugelassenen
Personenkraftwagen dieses Hersteller mit
Emissionen unter diesem Schwellenwert
der spezifischen Zielvorgabe des
Herstellers entsprechen.**

Or. it

Begründung

Die vorgesehene Abgabe widerspricht einem wesentlichen Grundsatz, nämlich dem Verursacherprinzip: Es ist unzulässig, dass sie unabhängig vom Emissionsniveau in gleicher Art und Weise auf alle Personenkraftwagen angewandt wird. Gemäß dem Verursacherprinzip müssen auch die Personenkraftwagen berücksichtigt werden, die im Durchschnitt den für den jeweiligen Hersteller geltenden spezifischen Emissionsniveaus entsprechen. So wird ein

Anreiz für die Hersteller geschaffen, eine immer größere Zahl von Fahrzeugen auf den Markt zu bringen, die den Vorgaben entsprechen.

Änderungsantrag 143

Dominique Vlasto, Nicole Fontaine, Ján Hudacký

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen **mit einem CO₂-Ausstoß von mehr als 130 g/km + 50 % der Anzahl neuer Personenkraftwagen mit einem CO₂-Ausstoß von 130 g/km oder weniger** x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Or. fr

Begründung

Die Steigung von 60 % schafft eine soziale Ungleichheit bei der Aufteilung der regelungsbedingten Lasten, da für bestimmte Hersteller individuelle Zielvorgaben von < 130 g CO₂/km festgelegt werden. Eine Staffelung der Überschreitungsabgaben würde die Wahrung des Verursacherprinzips ermöglichen und diese Ungleichheit beheben, indem das Niveau der Überschreitungsabgaben für Fahrzeuge, die der allgemeinen Zielvorgabe von

130 g bereits gerecht werden, gesenkt wird.

Änderungsantrag 144

Dominique Vlasto, Nicole Fontaine, Ján Hudacký

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen **mit einem CO₂-Ausstoß von mehr als 130 g/km** x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Or. fr

Begründung

Die Steigung von 60 % schafft eine soziale Ungleichheit bei der Aufteilung der regelungsbedingten Lasten, da für bestimmte Hersteller individuelle Zielvorgaben von < 130 g CO₂/km festgelegt werden. Eine Staffelung der Überschreitungsabgaben würde die Wahrung des Verursacherprinzips ermöglichen und diese Ungleichheit beheben, indem das Niveau der Überschreitungsabgaben für Fahrzeuge, die der allgemeinen Zielvorgabe von 130 g bereits gerecht werden, gesenkt wird.

Änderungsantrag 145
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Geänderter Text

2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen, **die mehr als 130 g CO₂/km ausstoßen**, x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

Or. ro

Begründung

Die Formel sollte nur auf Kraftfahrzeuge angewendet werden, die mehr als 130g CO₂/km ausstoßen.

Änderungsantrag 146

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **beträgt**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 95 Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **entspricht in etwa den Strafabgaben, die von anderen Sektoren im Rahmen des Emissionshandelssystems der EU zu entrichten sind.**

Or. es

Begründung

Die vorgeschlagenen Sanktionen bzw. Ausgleichsabgaben sind absolut unverhältnismäßig und in keiner Weise mit denen in anderen Sektoren vergleichbar. Die derzeitigen Überschreitungsabgaben würden bei 475 €/t für das Jahr 2015 liegen, wobei sie jedoch, wenn sie denen anderer Sektoren im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems vergleichbar wären, bei 20 bis 40 €/t mit zusätzlichen Abgaben von 100 €/t (bei Nichteinhaltung) und von 20 €/t zur Förderung energieeffizienter Fahrzeuge liegen würden.

Änderungsantrag 147
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung beträgt

*(a) für im Kalenderjahr 2012 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
20 Euro;*

*(b) für im Kalenderjahr 2013 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
35 Euro;*

*(c) für im Kalenderjahr 2014 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
60 Euro; und*

*(d) für im Kalenderjahr 2015 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
95 Euro.*

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung beträgt für
Emissionsüberschreitungen im
Kalenderjahr 2015 **und in den
Folgejahren: 150 Euro.**

Or. en

Begründung

Die Abgabe für Emissionsüberschreitungen sollte relativ hoch sein um sicherzustellen, dass alle Hersteller ihre Zielvorgaben einhalten. In ihrer Folgenabschätzung stellt die Kommission fest, dass nur Abgaben im oberen Bereich der Grenzkosten (150 EUR/g) eine abschreckende Wirkung auf bestimmte Hersteller entfalten können.

Änderungsantrag 148
Umberto Guidoni

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen

Emissionsüberschreitung beträgt:

Emissionsüberschreitung beträgt für
Emissionsüberschreitungen im
Kalenderjahr 2015 **und in den**
Folgejahren: 150 Euro.

**(a) im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe
überschreitende Emissionen: 20 Euro**

**(b) für im Kalenderjahr 2013 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
35 Euro;**

**(c) für im Kalenderjahr 2014 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
60 Euro und**

**(d) für im Kalenderjahr 2015 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
95 Euro.**

Or. en

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagene stufenweise Erhöhung der Bußgelder würde bedeuten, dass das Ziel für 2012 nicht im Jahr 2012 erreicht werden kann. Deshalb sollten die Bußgelder ab 2012 gelten. Sie müssen auch angehoben werden, damit sie genügend hoch sind um sicherzustellen, dass alle Hersteller in Innovationen zur CO₂-Verringerungen investieren.

Änderungsantrag 149 Matthias Groote

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung beträgt

**(a) für im Kalenderjahr 2012 die
Zielvorgabe überschreitende Emissionen:
20 Euro;**

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen
Emissionsüberschreitung beträgt **für ab**
2012 die Zielvorgabe überschreitende
Emissionen: 95 Euro.

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 95 Euro.

Or. de

Begründung

Es darf nur ein phase-in geben. Das phase-in über die Flotte gibt den Herstellern die Flexibilität sich dem Durchschnittswert an CO2 Emissionen anzupassen. Sollten die Hersteller den Durchschnitt nicht einhalten können, sollen sie ab 2012 95 Euro pro Gramm Emissionsüberschreitung zahlen.

Änderungsantrag 150

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **beträgt**

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und

Geänderter Text

3. In Analogie zu den in anderen Sektoren im Rahmen des EU-Emissionshandelssystem fälligen Geldstrafen beträgt die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **20 EUR**.

(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 95 Euro.

Or. it

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Überschreitungsabgaben sind im Vergleich zu den im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems ab 2012 fälligen Geldstrafen (100 EUR pro Tonne) unverhältnismäßig hoch und ungerechtfertigt: 95 EUR für 1 g/km entsprechen 475 EUR pro Tonne CO₂. Die Geldstrafen im Kraftfahrzeugsektor sollten mit jenen in den Sektoren, die unter das EU-Emissionshandelssystem fallen, in Einklang gebracht werden, so dass die Abgabe 20 EUR für 1 g CO₂/km bzw. 100 EUR pro Tonne beträgt.

Änderungsantrag 151 Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20 Euro**;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35 Euro**;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60 Euro**; **und**

(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **95 Euro**.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **nach Artikel 1** beträgt

(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **10 EUR**;

(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20 EUR**;

(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **30 EUR**;

(d) für im Kalenderjahr 2015 und **in den darauf folgenden Kalenderjahren** die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **40 EUR**.

Bei nur geringfügigen Überschreitungen der CO₂-Emissionswerte kann die Kommission auf Antrag von der Abgabe absehen.

Begründung

Die von der Kommission vorgeschlagenen Abgaben zwischen 100 und 475 Euro pro Tonne CO₂ liegen erheblich höher als vergleichbare CO₂-Zertifikatspreise nach dem Emissionshandelssystem. Eine solche einseitige Benachteiligung der Pkw-Hersteller und damit ihrer Kunden ist nicht gerechtfertigt und wirtschaftlich ineffizient. Die vorgeschlagenen Strafen würden die Innovationskraft der Industrie erheblich schwächen. Der Verweis auf die Kalenderjahre nach 2015 ist notwendig, da die deutsche Sprachversion des Verordnungsvorschlages nicht auf die folgenden Kalenderjahre verweist.

Änderungsantrag 152

Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt
- (a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20** Euro;
- (b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35** Euro;
- (c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60** Euro; und
- (d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **95** Euro.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt
- (a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: ***dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 10 EUR;***
- (b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: ***dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 20 EUR;***
- (c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: ***dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 30 EUR;*** und
- für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: ***dem an der Börse gehandelten CO₂-Preis, jedoch nicht mehr als 40 EUR.***

Begründung

Die Abgaben sollten sich an vergleichbaren Zertifikatspreisen nach dem EU-Emissionshandelssystem orientieren, da andernfalls eine Diskriminierung der Automobilhersteller vorläge. Um der wirtschaftlichen Realität Rechnung zu tragen sollten die Abgaben außerdem auf dem an der Börse gehandelten Preis beruhen.

Änderungsantrag 153

Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt
(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **20 Euro**;
(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **35 Euro**;
(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60 Euro**; und
(d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **95 Euro**.

Geänderter Text

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt
(a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **15 Euro**;
(b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **30 Euro**;
(c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **45 Euro**; und
(d) für im Kalenderjahr 2015 *und danach* die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: **60 Euro**.

Or. pl

Begründung

Durch diesen Änderungsantrag soll ein drastischer Anstieg der Abgaben vermieden werden. Die ergriffenen Maßnahmen müssen ausgewogen sein, damit es nicht zu einem Anstieg der Preise für neue Personenkraftwagen kommt und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie auf den Exportmärkten, die nicht denselben Bestimmungen unterliegen, gefährdet wird.

Änderungsantrag 154
Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.

Geänderter Text

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union ***und können an die Einrichtungen weitergeleitet werden, die in der Gemeinschaft im Bereich der Innovationsförderung in der Automobilindustrie tätig sind.***

Or. pl

Begründung

Durch diesen Änderungsantrag sollen in der Gemeinschaft durchgeführte Forschungsarbeiten unterstützt werden, deren Ziel die Schaffung innovativer Lösungen ist, mit denen nicht nur die CO₂-Emissionen, sondern auch der Anstieg der Herstellungskosten in der Automobilindustrie begrenzt werden sollen.

Änderungsantrag 155
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe ***gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.***

Geänderter Text

5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe ***werden für die Finanzierung nachhaltiger Verkehrskonzepte verwendet, die keine CO₂-Emissionen verursachen, insbesondere für Vorhaben im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie für Forschungsprojekte zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Einsatz erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich.***

Änderungsantrag 156
Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7a

Bonussystem

- 1. Wird der Zielwert im Jahre 2012 von mehr als einem Viertel, im Jahre 2013 von mehr als der Hälfte, im Jahre 2014 von mehr als drei Viertel der Gesamtflotte erreicht, erhält der Hersteller Bonuspunkte.**
- 2. Bonuspunkte werden entsprechend den Abgaben wegen Emissionsüberschreitung gemäß Artikel 7 berechnet, wobei ein Bonuspunkt einem Euro entspricht.**
- 3. Ab 2012 erworbene Bonuspunkte werden mit möglicherweise gemäß Artikel 7 später anfallenden Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verrechnet.**
- 4. Die Kommission legt die Methode für die Erhebung und Verrechnung der Bonuspunkte fest.**

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungszeiten für neue Modelle und Technologien von mindestens 5 bis 7 Jahren ist eine stufenweise Einführung des Zielwerts sinnvoll. Hersteller, deren Anteil an der Gesamtflotte, der unterhalb des Zielwerts liegt, größer als gefordert ist, sollten positiven Anreiz und Belohnung für die erfolgreich ergriffenen CO₂-reduzierenden Maßnahmen Bonuspunkte gutgeschrieben bekommen, die mit eventuell später anfallenden Strafzahlungen verrechnet werden können.

Änderungsantrag 157
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober 2011 und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

Geänderter Text

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober 2011 und in jedem folgenden Jahr **zum gleichen Zeitpunkt** eine Liste, **die auch auf ihrer Internetseite erscheint**, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist::

Or. ro

Änderungsantrag 158
Kurt Joachim Lauk

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Ab 31. Oktober **2013** wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Geänderter Text

2. Ab 31. Oktober **2016** wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Or. de

Begründung

Aufgrund der Entwicklungs- und Produktionszyklen der Automobilindustrie von fünf bis sieben Jahren kann ein Zielwert erst ab 2015 verbindlich festgeschrieben werden. Ein früherer Zeitpunkt entspräche nicht der wirtschaftlichen Realität. Entsprechend dieser nötigen Verschiebung des Einführungsdatums muss auch die Veröffentlichung der Daten angepasst werden.

Änderungsantrag 159
Umberto Guidoni

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9 entfällt.

Or. en

Begründung

Die spezifischen Ausnahmen für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß sollten gestrichen werden, da sie ungerecht sind und einen Anreiz für Hersteller bieten würden, Fahrzeuge mit einem hohen CO₂-Ausstoß von ihrer Produktpalette auszusondern.

Änderungsantrag 160

Monica Frassoni, Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Überschrift und Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9

Artikel 9

Ausnahmeregelung für *unabhängige* Hersteller von in kleinen Stückzahlen gebauten Spezialfahrzeugen

Ausnahmeregelung für *spezialisierte* Hersteller von in kleinen Stückzahlen gebauten Spezialfahrzeugen

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

(b) *er nicht mit einem anderen Hersteller verbunden ist.*

(b) *die Personenkraftwagen, für die er verantwortlich ist, zu einer Kategorie gehören, deren besondere Eigenschaften*

die Erreichung dieses Ziels unmöglich machen.

Or. it

Begründung

Diese Ausnahmeregelung ist für alle spezialisierten Hersteller notwendig (0,2 % aller Hersteller, weniger als 30 000 Fahrzeuge, geringe Fahrtenzahl, marginale CO₂-Gesamtemissionen), da sie nicht in der Lage sind, eine Senkung von mindestens 60 % gemäß Anhang I zu erzielen. Um nicht zu rechtfertigende Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern, muss die Ausnahmeregelung allen Herstellern gewährt werden, die im gleichen Segment konkurrieren (unabhängig davon, ob sie mit einem anderen Hersteller „verbunden“ sind oder nicht). Die „verbundenen“ Hersteller würden nämlich sonst eine große Last für den Poolmanager darstellen.

**Änderungsantrag 161
Herbert Reul**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

(a) er für weniger als **10 000 neue** Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Geänderter Text

(a) er für weniger als **0,1% der neuen** Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Or. de

Begründung

Eine dynamische Regelung ist sinnvoller als eine statische, da sie sich der Marktentwicklung anpasst.

Änderungsantrag 162
Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) er für weniger als **10 000 neue Personenkraftwagen** verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Geänderter Text

(a) er für weniger als **0,1% der Personenkraftwagen-Neuzulassungen** verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

Or. de

Änderungsantrag 163
Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Auf Antrag genehmigt die Kommission Herstellern spezifischer Modelle, deren Neuzulassungen insgesamt nicht mehr als 1 % der jährlichen EU-weiten Gesamtzulassungen von neuen Personenkraftwagen umfassen, eine alternative Zielvorgabe, die eine Reduzierung von 25 % ihrer durchschnittlichen spezifischen Emissionen von 2008 anstelle der gemäß Anhang I errechneten spezifischen Zielwerte vorsieht.

Or. de

Begründung

Der Verordnungsvorschlag berücksichtigt nicht die besondere Situation der Hersteller, die lediglich spezifische Modelle anbieten, jedoch zu groß sind, um unter die Ausnahme nach Artikel 9 Absatz 1a und b zu fallen. Eine alternative Zielvorgabe verpflichtet die Hersteller mindestens gleich große Anstrengungen zu unternehmen wie Flottenhersteller, gibt ihnen aber gleichzeitig faire Bedingungen auf der Grundlage des Basisjahrs 2008.

Änderungsantrag 164
Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Ein Hersteller, der am Hochleistungs-Automobilsport beteiligt ist, kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang 1 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, da ein solcher Hersteller in Forschung und Entwicklung und in die Verbesserung der Sicherheitsbedingungen investiert und durch technologische Innovationen auf seine Weise zur Senkung der CO₂-Emissionen beiträgt.

Or. fr

Begründung

Die Hersteller, die am Automobilsport beteiligt sind, sind für die Senkung der CO₂-Emissionen von Bedeutung. Ihre wichtigen Investitionen ermöglichen es dem gesamten Automobilsektor, Zugang zu technologischen Innovationen zu erhalten, die eine Senkung der CO₂-Emissionen bewirken. Deshalb ist es legitim, dass ihnen eine Ausnahmeregelung zugute kommt.

Änderungsantrag 165
Rebecca Harms

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Anträge auf Ausnahmen, einschließlich der Informationen zu ihrer Begründung, sowie Mitteilungen gemäß Absatz 4, Aufhebungen gemäß den Absätzen 5 oder 6 oder Maßnahmen, die in Absatz 7 erwähnt sind, werden der

Änderungsantrag 166
Herbert Reul

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Ein Hersteller kann bei der Kommission eine alternative Zielvorgabe beantragen, die bei einer Reduzierung von 25 % seiner durchschnittlichen spezifischen Emissionen von 2006 anstelle des gemäß Anhang I errechneten Wertes liegt, vorausgesetzt, dass

a) er kein verbundenes Unternehmen hat und seine jährliche Neuwagen-Zulassung in der Europäischen Union zwischen dem in Absatz 1 festgelegten Wert und 1 % des europäischen Marktes liegt oder

b) er verbundene Unternehmen hat und seine jährliche Neuwagen-Zulassung in der Europäischen Union mit dem verbundenen Unternehmen zusammen zwischen dem im Absatz 1 festgelegten Wert und 1 % des europäischen Marktes liegt.

7b. Verbundene Unternehmen können bei der Kommission eine alternative Zielvorgabe beantragen, die bei einer Reduzierung von 25% ihrer durchschnittlichen spezifischen Emissionen von 2006 anstelle des gemäß Anhang I errechneten Wertes liegt, wenn ihre jährliche Neuwagen-Zulassung in der Europäischen Union, zusammen mit dem verbundenen Unternehmen, zwischen dem im Absatz 1 festgelegten Wert und 1 % des europäischen Marktes liegt.

Begründung

Die höhere Reduktionsvorgabe von 25% erhöht den Anreiz für Hersteller spezifischer Modelle, stärkere Anstrengungen zu unternehmen, als Flottenhersteller. Da die Hersteller spezifischer Modelle meist nicht von der Ausnahme des Art. 9 I erfasst werden, ist aus Gründen der Fairness eine Ergänzung des KOM-Vorschlags in diesem Punkt notwendig.

Änderungsantrag 167

Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Jahr 2010 einen Bericht darüber vor, inwieweit das Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen umgesetzt wurde.

Geänderter Text

1. 1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Jahr 2010 einen Bericht darüber vor, inwieweit das Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen umgesetzt wurde.
In diesem Bericht unterbreitet die Kommission Vorschläge für ein Anreiz- und Zertifizierungssystem für die Einführung von Ökoinnovationen.

Or. ro

Änderungsantrag 168

Gunnar Hökmark

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Im Jahr **2010** untersucht die Kommission anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten, ob von 2006 bis **2009** bei neuen Personenkraftwagen eine

Geänderter Text

2. Im Jahr **2016** untersucht die Kommission anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten, ob von 2006 bis **2015** bei neuen Personenkraftwagen eine

Massenänderung von über oder unter 0 zu beobachten war.
Hat sich die Masse der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Massenzuwachs in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Massenänderung der Kalenderjahre 2006 bis **2009** ersetzt. Diese Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung wird nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Massenänderung von über oder unter 0 zu beobachten war.
Hat sich die Masse der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Massenzuwachs in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Massenänderung der Kalenderjahre 2006 bis **2015** ersetzt. Diese Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung wird nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Begründung

Die lineare Kurve, durch die die Zielvorgaben für 2012 dargestellt werden, gründet sich auf das gesamte durchschnittliche Gewicht der Fahrzeuge. Sollte sich das durchschnittliche Gewicht ändern, hätte der Hersteller weniger als zwei Jahre zur Verfügung, um die neuen Zielvorgaben zu erreichen, was nicht genug ist, da die meisten Modelle dann in der Entwicklungs- oder Produktionsphase sind.

Änderungsantrag 169 Gunnar Hökmark

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Kommission überprüft die technische Entwicklung mit dem Ziel, gegebenenfalls die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu ändern.

Geänderter Text

3. Die Kommission überprüft die technische Entwicklung mit dem Ziel, gegebenenfalls die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu ändern.
Insbesondere muss die Kommission die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen und die Möglichkeiten prüfen, die Messung der CO₂-Emissionen in die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge einzubeziehen, ohne die rasche Einführung neuer und weniger erforschter Technologien (z. B. Batterien, Brennstoffzellen) zur Verringerung der

CO₂-Emissionen zu behindern.

Or. en

Begründung

Die Aktualisierung oder Ersetzung der Prüfverfahren ist unter Umständen erforderlich, um den Veränderungen bei den Merkmalen der Fahrzeuge und dem Verhalten der Fahrer Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass die tatsächlichen weltweiten Emissionen denjenigen entsprechen, die bei der Typgenehmigung gemessen werden. Durch die Einbeziehung der Messung der CO₂-Emissionen in die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge wird gewährleistet werden, dass die CO₂-Emissionen von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen denjenigen vergleichbar sind, die bei der Typgenehmigung gemessen werden. Bei Fahrzeugen mit neuen, weniger erforschten Technologien (z. B. Batterien, Brennstoffzellen) sollten einige Abstriche zugelassen werden, um die rasche Einführung neuer Technologien mit einem großen Potenzial für eine langfristige Reduzierung nicht zu blockieren.

Änderungsantrag 170
Rebecca Harms

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Insbesondere muss die Kommission bis 2010 gegebenenfalls Vorschläge vorlegen um sicherzustellen, dass die Verfahren für die Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihre Durchführungsvorschriften im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 jener Verordnung so angepasst werden, dass sie die tatsächlichen Fahrbedingungen besser widerspiegeln und dass alle einschlägigen Ökoinnovationen in diese Verfahren einbezogen werden.

Or. en

Änderungsantrag 171
Umberto Guidoni

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine Änderung der Fahrzeugstandfläche von über 0 zu beobachten war.

Hat sich die Fahrzeugstandfläche der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Zuwachs der Fahrzeugstandfläche in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Änderung der Fahrzeugstandfläche der Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

Or. en

Begründung

Der Parameter Masse sollte durch Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu vermeiden, dass die Verordnung bestimmte Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Ausstattung mit Dieselmotoren oder Hybridmotoren) gegenüber anderen bevorzugt. Der Parameter Fahrzeugstandfläche wird auch zu größerer Rechtssicherheit führen, da Änderungen in der Zukunft wahrscheinlich geringer sein werden als bei der Masse.

Änderungsantrag 172
Britta Thomsen

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission muss bis zum 31. Dezember 2012 sicherstellen, dass die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihre

Durchführungsvorschriften gemäß Artikel 14 Absatz 3 jener Verordnung so angepasst werden, dass sie die tatsächlichen Fahrbedingungen besser widerspiegeln. Die Kommission sorgt dafür, dass alle einschlägigen Ökoinnovationen in diese Verfahren einbezogen werden.

Or. en

Begründung

Die Prüfverfahren sollten überarbeitet werden, um die Auswirkungen aller technischen Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen, einschließlich der so genannten „Ökoinnovationen“, zu berücksichtigen. Eine solche Überarbeitung ist auch notwendig, um den Verbrauchern bessere Informationen über ihren Kraftstoffverbrauch und die damit zusammenhängenden Kosten zu geben und die tatsächlichen weltweiten Emissionen besser widerzuspiegeln.

**Änderungsantrag 173
Jerzy Buzek**

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Wenn die Kommission neue Rechtsvorschriften vorschlägt, die leichte Nutzfahrzeuge und ihre Kraftstoffe in einer Weise betreffen, die unmittelbar oder mittelbar zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führt, hat die Kommission dies klar in ihren Vorschlägen für das Europäische Parlament und den Rat anzugeben und die negativen Auswirkungen auf die Einhaltung der spezifischen Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen nach dieser Verordnung durch die Hersteller zu erläutern.

Or. en

Begründung

Die Automobilindustrie sollte einen Ausgleich für Legislativvorschläge erhalten, die zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führen. Dies steht im Einklang mit den vereinbarten Grundsätzen von CARS21: Stabilität, Vorhersehbarkeit und Erreichen der Ziele auf die kosteneffizienteste Weise. Deshalb sollte klar angegeben werden, ob vorgeschlagene Verordnungen negative Auswirkungen auf das Ziel der CO₂-Verringerung haben.

Änderungsantrag 174 **Rebecca Harms**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission überprüft technologische Entwicklungen und führt gegebenenfalls Grenzwerte in CO₂-Äquivalent für andere in Personenkraftwagen verwendete Energieformen ein. Solche Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 175 **Jerzy Buzek**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 11**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Informationen für die Verbraucher
Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben

Durchführungsmaßnahmen
Die zur Durchführung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe fa erforderlichen Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung durch deren Ergänzung bewirken, werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3

wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Begründung

Durch die Zulassung von Ökoinnovationen auf EU-Ebene über die Komitologie wird ein harmonisierter Ansatz sichergestellt. Die Komitologie ist ein bewährtes Verfahren im Gemeinschaftsrecht, das die Kommission regelmäßig benutzt, um zu gemeinsamen Beschlüssen zur Änderung bestehender Rechtsvorschriften oder zur Einführung neuer Rechtsvorschriften gemäß der Zuständigkeit der Kommission im Bereich der Bauart von Kraftfahrzeugen zu gelangen.

Änderungsantrag 176 **Rebecca Harms**

Vorschlag für eine Verordnung **Artikel 11**

Vorschlag der Kommission

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

Geänderter Text

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen. ***Ein nicht unerheblicher Teil des gesamten Raums für Werbung und von Werbeunterlagen bleibt der sichtbaren, zutreffenden und leicht verständlichen Information über das CO₂-Verhalten des Fahrzeugs vorbehalten.***
Eine genormte, regelmäßig überprüfte Kennzeichnung über das absolute CO₂-

Verhalten des Fahrzeugs wird innerhalb von sechs Monaten nach der Annahme dieser Verordnung nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 177
Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Or. pl

Begründung

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 178
Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Durchführungsmaßnahmen

Die zur Durchführung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe fa erforderlichen Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung durch deren Ergänzung bewirken, werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. en

Begründung

Durch die Zulassung von Ökoinnovationen auf EU-Ebene über die Komitologie wird ein harmonisierter Ansatz sichergestellt. Die Komitologie ist ein bewährtes Verfahren im Gemeinschaftsrecht, das die Kommission regelmäßig benutzt, um zu gemeinsamen Beschlüssen zur Änderung bestehender Rechtsvorschriften oder zur Einführung neuer Rechtsvorschriften gemäß der Zuständigkeit der Kommission im Bereich der Bauart von Kraftfahrzeugen zu gelangen.

Änderungsantrag 179
Dominique Vlasto

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Die Maßnahmen, die zur Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe fa erforderlich sind und die eine Änderung von nichtwesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung bezwecken, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 12 Absatz 3 erlassen.

Or. fr

Begründung

Die Anwendung des Komitologieverfahrens muss befürwortet werden, um einen

harmonisierten Ansatz für die Umwelttechnologien zu gewährleisten.

Änderungsantrag 180
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Die zur Durchführung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe fa erforderlichen Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung durch deren Ergänzung bewirken, werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Or. ro

Begründung

Durch die Zulassung von Ökoinnovationen auf EU-Ebene über die Komitologie wird ein harmonisierter Ansatz sichergestellt. Die Komitologie ist ein bewährtes Verfahren im Gemeinschaftsrecht, das die Kommission regelmäßig benutzt, um zu gemeinsamen Beschlüssen zur Änderung bestehender Rechtsvorschriften oder zur Einführung neuer Rechtsvorschriften gemäß der Zuständigkeit der Kommission im Bereich der Bauart von Kraftfahrzeugen zu gelangen.

Geänderter Text 181
Pierre Pribetich

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Änderungsantrag

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender

Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $130 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$M_0 = 1289,0 \times f$

$f = (1 + AMI)^6$

*Autonome Massenzunahme (Autonomous
mass increase AMI) = 0 %*

$a = 0,0457$

Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $130 + \frac{1}{2}[a \times (M - M_0) + b \times (F - F_0)]$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in
Kilogramm (kg)

$M_0 = 1289,0 \times f$

*F = Fahrzeugstandfläche (Spurweite x
Radstand) des Kraftfahrzeugs in
Quadratmetern (m²)*

$F_0 = 3,89 \text{ m}^2$

$a = 0,03048$

$b = 28,9$

Or. fr

Begründung

In der Folgenabschätzung der Kommission wird nicht klar nachgewiesen, dass die Masse der geeignetste Parameter ist. Der größte Nachteil bei der Masse ist, dass dieser Parameter einen Anreiz zur Herstellung von schwereren Fahrzeugen schafft, was für die Verringerung der CO₂-Emissionen kontraproduktiv ist. Folglich muss die Fahrzeugstandfläche bei der Berechnung berücksichtigt werden. Außerdem bedeutet eine Steigung von 60 % eine Begünstigung für schwere Fahrzeuge: Eine Steigung von 40 % ermöglicht es für alle Hersteller, eine angemessene Ausgangsposition zu schaffen.

Geänderter Text 182
Fiona Hall

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

1. Zulässige spezifische CO₂-

AM\728271DE.doc

Änderungsantrag

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

2. Zulässige spezifische CO₂-

107/121

PE407.863v01-00

Emissionen = $130 + a \times (M - M_0)$		Emissionen = $130 + a \times (M - M_0)$ ($F - F_0$)	
3.	Dabei ist:	4.	Dabei ist:
5.	<i>M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)</i>	6.	<i>F = Fahrzeugstandfläche des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)</i>
7.	<i>M₀ = 1289.0 × f</i>	8.	<i>F₀ = 3.91 × f</i>
9.	<i>f = (1 + AMI)⁶</i>	10.	<i>f = (1 + AFI)⁶</i>
11.	Autonome <i>Massenzunahme</i> (<i>Autonomous mass increase</i>) <i>AMI</i>) = 0 %	12.	Autonome <i>Zunahme der</i> <i>Fahrzeugstandfläche (AFI)</i> = 0 %
13.	<i>a = 0.0457</i>	14.	<i>a = 25.30</i>

Or. en

Begründung

Der Parameter Masse sollte durch Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um Innovationen für eine leichtere Bauweise von Fahrzeugen zu erleichtern. Durch den Parameter Masse werden leichtere Fahrzeuge mit einem strengerem Grenzwert benachteiligt. Der Parameter Fahrzeugstandfläche ist auch im Hinblick auf größere Rechtssicherheit vorzuziehen, da Änderungen in der Zukunft wahrscheinlich geringer sein werden als bei der Masse.

Geänderter Text 183 **Umberto Guidoni**

Vorschlag für eine Verordnung **Anhang I – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =

Änderungsantrag

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen, ***der im am 1. Januar 2012 beginnenden Jahr in der Gemeinschaft zugelassen wird***, nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =

$$130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$F = (1 + AMI)^6$$

Autonome **Massenzunahme** (*Autonomous mass increase AMI*) = 0 %

$$a = 0.0457$$

$$130 + a \times (M - M_0) = 120 + a \times (F - F_0)$$

Dabei ist:

F = Fahrzeugstandfläche des Kraftfahrzeugs in Quadratmetern (m²)

$$F_0 = 3.91 \times f$$

$$f = (1 + AFI)^6$$

Autonome **Zunahme der Fahrzeugstandfläche** (*AFI*) = 0 %

$$a = 15.56$$

Or. en

Begründung

Der Parameter Masse sollte durch Fahrzeugstandfläche ersetzt werden, um zu vermeiden, dass die Verordnung bestimmte Technologien zur CO₂-Verringerung (z. B. Ausstattung mit Dieselmotoren oder Hybridmotoren) gegenüber anderen bevorzugt. Der Parameter Fahrzeugstandfläche wird auch zu größerer Rechtssicherheit führen, da Änderungen in der Zukunft wahrscheinlich geringer sein werden als bei der Masse.

Geänderter Text 184

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Vorschlag für eine Verordnung Annex I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:
Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $130 + a \times (M - M_0)$
Dabei ist:
M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:
Zulässige spezifische CO₂-Emissionen =
 $130 + a \times (M - M_0)$
Dabei ist:
M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$M_0 = 1289,0$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

$$a = 0,0230$$

Or. it

Begründung

Aus ökologischen und sozialen Gründen sollten Kleinwagen, die im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß die beste Option darstellen, erschwinglich sein. Deshalb sollten die spezifischen Zielvorgaben für die Hersteller so festgelegt werden, dass Herstellern von Kleinwagen nicht ungerechterweise technologische Anpassungen aufgezwungen werden, die sowohl im Hinblick auf die Kosten als auch auf die Preise für die Verbraucher untragbar wären. Deshalb muss der Wert für a (Steigung 30 %) abgeändert werden. Ferner wird die Streichung der autonomen Massenzunahme (AMI) gefordert, damit die Zielvorgaben korrekt festgelegt werden.

Geänderter Text 185 **Rebecca Harms**

Vorschlag für eine Verordnung **Anhang I – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, *werden* für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$15. \quad \text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = \mathbf{130} + a \times (M - M_0)$$

17. Dabei ist:

19. M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

Änderungsantrag

1. **Im Jahr 2012** werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jeden neuen, **in der Gemeinschaft zugelassenen** Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$16. \quad \text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = \mathbf{120} + a \times (M - M_0)$$

18. Dabei ist:

20. M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

21. $M_0 = 1289.0 \times f$

23. $f = (1 + \text{AMI})^6$

25. Autonome Massenzunahme
(Autonomous mass increase AMI)
= 0 %

27. $a = 0.0457$

22. $M_0 = 1289.0 \times f$

24. $f = (1 + \text{AMI})^6$

26. Autonome Massenzunahme
(Autonomous mass increase AMI)
= 0 %

28. $a = (0,0305/130) \times 120$

Or. en

Begründung

Hierdurch wird die Zielvorgabe auf 120 g/km und die Kurve auf 40% geändert (Zahlen aus der Folgenabschätzung der Kommission SEK (2007) 1723, S. 28).

Geänderter Text 186

Adina-Ioana Vălean

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:
Zulässige spezifische CO₂-Emissionen = $130 + a \times (M - M_0)$
Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289.0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0.0457$$

Änderungsantrag

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:
Zulässige spezifische CO₂-Emissionen = $130 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289.0$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0.0230$$

Or. en

Begründung

Nach der Folgenabschätzung des Kommissionsvorschlags würde eine Kurve von 60% oder mehr eine schwere Benachteiligung darstellen, da ein höherer Preisanstieg bei kleinen Autos als bei großen Autos die Folge wäre. Dies würde die Erschwinglichkeit von kleinen Autos mit einem geringen CO₂-Ausstoß für Verbraucher infrage stellen. Deshalb ist eine Kurve von 30% fairer und wirksamer und steht besser in Einklang mit dem Verursacherprinzip.

Änderungsantrag 187

Kurt Joachim Lauk, Angelika Niebler, Anja Weisgerber

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0609$$

Or. de

Begründung

Laut Impact Assessment der Kommission SEK(2007)1723 vom 19.12.2007 werden die Kriterien Wettbewerbsneutralität, Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit am besten erreicht, wenn der Steigungswinkel der gewichtsabhängigen Zielwertgeraden 80 % beträgt.

Änderungsantrag 188
Silvia-Adriana Țicău

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen = $130 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$M_0 = 1289.0 \times f$

$f = (1 + AMI)^6$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

a = 0,0457

Geänderter Text

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

Zulässige spezifische CO₂-Emissionen = $130 + a \times (M - M_0)$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$M_0 = 1289.0$

a = 0,0457

Or. ro

Begründung

Da AMI = 0 ist, ist die Formel für die Berechnung von f überflüssig.

Änderungsantrag 189
Rebecca Harms

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Zwischen 2013 und 2020 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jeden neuen, in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen anhand des linearen Jahresdurchschnitts zwischen den Zielvorgaben für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte

für 2012 und für 2020 festgelegt. Die Differenzierung des Jahresdurchschnitts gründet sich auf die Fahrzeugstandfläche und eine Kurve von 40%.

Die Maßnahmen zur Differenzierung der Zielvorgabe, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind bis zum 1. Januar 2012 nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zu erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 190
Rebecca Harms

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1b. Zwischen 2021 und 2025 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jeden neuen, in der Gemeinschaft zugelassenen Personenkraftwagen anhand des linearen Jahresdurchschnitts zwischen den Zielvorgaben für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte für 2020 und für 2025 festgelegt. Eine etwaige Differenzierung des Jahresdurchschnitts gründet sich auf die Fahrzeugstandfläche und eine Kurve von bis zu 40%.

Die Maßnahmen zur Differenzierung der Zielvorgabe, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind bis zum 1. Januar 2020 nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit

Kontrolle zu erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 191
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Jeder Hersteller sorgt dafür, dass im am 1. Januar 2020 beginnenden Jahr und jedem Folgejahr mindestens 8% der von ihm produzierten Personenkraftwagen emissionsfreie Fahrzeuge sind. Um dieses Ziel zu erreichen, steht es den Herstellern frei, sich der Bestimmungen über Pools gemäß Artikel 5 Absatz 1a zu bedienen.

Or. en

Änderungsantrag 192
Dorette Corbey

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Teil A – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Die Mitgliedstaaten erfassen für das am 1. Januar 2016 beginnende Jahr und für jedes Folgejahr die folgenden Angaben über jedes in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene emissionsfreie Fahrzeug zusätzlich zu den Angaben nach Absatz 1:

a) seine spezifischen CO₂-Emissionen (g/km) im Zusammenhang mit der Erzeugung von Treibstoff für das emissionsfreie Fahrzeug.

Änderungsantrag 193
Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Teil A – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

3. Die Mitgliedstaaten stellen für **das** am 1. Januar **2010** beginnende **Jahr** und für **jedes folgende Jahr** nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten stellen für **den** am 1. Januar **2012** beginnenden **Monat** und für **jeden folgenden Monat** nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:

Änderungsantrag 194
Werner Langen

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ANHANG II A

**Verfahren zur Anrechnung von
Emissionsminderungspotenzialen von
Öko-Innovationen**

**1. Die Kommission beruft einen
Expertenausschuss („Öko-
Innovationsbewertungsausschuss“), der
sich aus Vertretern der relevanten
Kommissionsdienststellen zusammensetzt
und der über die Anträge auf
Anrechnung von
Emissionsminderungspotenzialen auf die
spezifischen CO₂-Emissionen von
Herstellern entscheidet. Der Ausschuss
kann externe Sachverständige
hinzuziehen und berichtet vierteljährlich
an den durch Artikel 9 der Entscheidung**

Nr. 280/2004/EG¹ eingesetzten Ausschuss.

2. Soweit erforderlich, führt der Ausschuss vierteljährlich Anhörungen zur Bewilligung von spezifischen Emissionsminderungspotenzialen von technischen Maßnahmen durch und entscheidet über die entsprechenden Anträge. Widerspruch gegen die Entscheidungen des Ausschusses ist zulässig.

3. Maßnahmen, die für die Anrechnung auf die spezifischen Emissionsziele eines Herstellers in Frage kommen,

a) müssen einen messbaren Beitrag zur Verringerung von Treibhausgasemissionen leisten;

b) eindeutig den CO₂-Emissionen eines bestimmten Fahrzeugtyps oder einer definierten Anzahl der Fahrzeuge dieses Typs zuzuordnen sein;

c) dürfen nicht für die Typzulassung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG oder andere gesetzliche Anforderungen der Europäischen Union erforderlich sein;

d) müssen Minderungen der Treibhausgasemissionen bewirken, die sich nicht im Prüfverfahren niederschlagen.

4. Bei der Beantragung einer Anrechnung von Öko-Innovationen müssen die Fahrzeughersteller verlässliche Daten zu folgenden Punkten bereitstellen:

a) die der Maßnahme zuzurechnenden Minderungen von Treibhausgasemissionen (ausgedrückt in CO₂-Äquivalent);

b) Belege dafür, dass die Maßnahme nicht zur Typzulassung erforderlich ist;

c) Belege dafür, dass die Auswirkungen der Maßnahme sich nicht oder nur unzureichend in den bei der Typzulassung ermittelten Verbrauchs- und

Emissionswerten niederschlagen;

d) Darlegung, ob und wie weit die Auswirkungen der Maßnahme mit dem Fahrzeuggewicht korrelieren oder ob die Auswirkungen für alle Fahrzeuge unabhängig von deren Gewicht gleich sind.

5. Bei der Beantragung einer Korrektur des spezifischen Emissionsziels eines Herstellers für ein bestimmtes Kalenderjahr muss der Hersteller zusätzlich zu den anerkannten Treibhausgasminderungen einer Maßnahme einen Vorschlag dafür vorlegen, wie diese Minderungen einzelnen Typen oder aber dem gesamten Fahrzeugprogramm des Herstellers zugeordnet werden können.

6. Das behauptete CO₂- bzw. Treibhausgasminderungspotenzial muss von einer unabhängigen Stelle bestätigt werden. Diese muss:

a) eine verlässliche und qualifizierte Institution im Bereich des Prüfwesens sein;

b) Neutralität und Sachverstand im Bereich Automobiltechnik bei der Beurteilung von Treibhausgasminderungsmaßnahmen gewährleisten.

Für diese Aufgaben gelten alle Institutionen als zugelassen, welche gemäß Artikel 41 der Richtlinie 2007/46/EG notifiziert sind.

7. Auf der Grundlage der spezifischen CO₂- bzw. Treibhausgasminderungen durch eine Maßnahme muss die Bestätigung der unabhängigen Stelle Belege dafür umfassen, dass die folgenden Punkte geprüft wurden:

a) technische Auswirkungen der Maßnahme auf die Treibhausgasmissionen (ausgedrückt in CO₂-Äquivalent);

b) Verlässlichkeit der vom Hersteller und/oder Zulieferer bereitgestellten Daten;

c) mögliche Wechselwirkungen (einschließlich trade-offs) mit anderen Maßnahmen, die in der Typprüfung erfasst werden, oder anderen Maßnahmen, für die eine Anrechnung beantragt oder bereits bewilligt wurde;

d) Auswirkungen des Fahrverhaltens auf die Emissionsminderungen, die mit der Maßnahme unter realistischen Bedingungen erreicht werden;

e) Verlässlichkeit der Daten in Bezug auf die mit der Maßnahme ausgestatteten Fahrzeugtypen, deren Zulassungsvolumina und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des Herstellers.

8. Der nach Artikel 12 dieser Verordnung eingerichtete Ausschuss muss den Antrag auf Öko-Innovationen auf Vollständigkeit prüfen und innerhalb von drei Monaten nach Einreichung der Antragsunterlagen über die Anrechnung von Öko-Innovationen entscheiden. Die Kommission legt dem Ausschuss hierfür einen Vorschlag vor.

Gegen die Entscheidung des Ausschusses kann der Antragsteller innerhalb von einem Monat nach Mitteilung der Entscheidung Widerspruch gegenüber der Kommission einlegen. Diese muss den Widerspruch erneut zur Vorlage bringen und der Ausschuss muss ihn innerhalb von drei Monaten prüfen und eine Entscheidung treffen.

Alle Entscheidungen über die Anrechnung von Öko-Innovationen werden durch die Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

9. Wenn ein Antrag auf Ergänzung für ein Kalenderjahr bewilligt wurde, und die

Maßnahmen nicht zwischenzeitlich im Rahmen des Typprüfungsverfahrens oder aufgrund anderer gesetzlicher Bestimmungen verbindlich vorgeschrieben wurden, müssen in den Folgejahren für die Bewilligung einer Anrechnung nur noch der Beleg für die Fahrzeugtypen, die mit dieser Maßnahme ausgestattet wurden, deren Zulassungsvolumen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die durchschnittlichen Emissionen des Herstellers bereitgestellt werden.

10. Automobilzulieferer können einen Antrag auf Bestätigung von CO₂- bzw. Treibhausgasminderungspotenzialen einzelner Maßnahmen stellen, wenn sie die entsprechenden Belege und die Zertifikate sachverständiger Dritter gemäß Nummer 3 Buchstaben a bis d, Nummer 4 Buchstaben a bis d und Nummer 7 Buchstaben a bis d dieses Anhangs bereitstellen.

11. Wenn ein Hersteller in seinem Antrag auf Anrechnung auf ein bereits gegenüber einem Zulieferer bewilligtes Minderungspotenzial für eine bestimmte Maßnahme Bezug nimmt, so muss er nur noch Belege gemäß Nummer 5 und ein Zertifikat sachverständiger Dritter gemäß Nummer 7 Buchstabe e dieses Anhangs vorlegen.

¹ Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1).

Or. de

Begründung

Es werden nur Maßnahmen anerkannt, die messbare Vorteile jenseits der bestehenden Anforderungen bringen. Die technische Beweislast liegt beim Bewerber, die politische Verantwortung bei der Kommission. Alle Daten müssen durch sachverständige Dritte zertifiziert werden, die zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen des

Typzulassungsverfahren berechtigt sind. Sobald eine Maßnahme als Öko-Innovation anerkannt ist, müssen jährlich nur noch Faktoren überprüft werden, die sich in Abhängigkeit vom Zulassungsvolumen der verschiedenen Modelle eines Herstellers verändern.