Mittwoch, 8. Juni 2022

P9_TA(2022)0234

CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge ***I

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 8. Juni 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) [1]

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2022/C 493/25)

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Das Übereinkommen von Paris, das im Dezember 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (im Folgenden „UNFCCC“) angenommen wurde, trat im November 2016 in Kraft (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“). Die Vertragsparteien haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.	(1) Das Übereinkommen von Paris, das im Dezember 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (im Folgenden „UNFCCC“) angenommen wurde, trat im November 2016 in Kraft (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“). Die Vertragsparteien haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. ***Durch die Verabschiedung des Klimapakts von Glasgow im November 2021 erkannten seine Vertragsparteien an, dass die Begrenzung der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau die Risiken und Auswirkungen des Klimawandels erheblich reduzieren würde, und verpflichteten sich, ihre Zielvorgaben für 2030 bis Ende 2022 zu verschärfen, um die Klimaschutzmaßnahmen in diesem kritischen Jahrzehnt zu beschleunigen und die Lücke zwischen der Zielvorgabe von 1,5 °C und der tatsächlichen Umsetzung zu schließen.***

[1] Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0150/2022).

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal ([23]), die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.	(2) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal ([23]), die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. ***Das Europäische Parlament forderte in seiner Entschließung vom 15. Januar 2020 zum europäischen Grünen Deal, dass der notwendige Übergang zu einer klimaneutralen Gesellschaft bis spätestens 2050 verwirklicht wird, und rief in seiner Entschließung vom 28. November 2019 den Klima- und Umweltnotstand aus.*** Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

([23]) Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal", COM(2019)0640 final vom 11. Dezember 2019.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) ***Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der EU*** bis 2050 ***und präsentiert*** eine neue Wachstumsstrategie, ***die*** darauf ***abzielt***, ***den Übergang der*** Union ***zu einer fairen*** und ***wohlhabenden*** Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft ***zu vollziehen***, in ***der das Wirtschaftswachstum von*** der ***Ressourcennutzung abgekoppelt ist***. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.	(3) ***Die EU strebt an,*** bis 2050 eine neue Wachstumsstrategie ***vorzulegen***, ***deren Augenmerk*** darauf ***liegt***, ***die*** Union ***in eine faire*** und ***wohlhabende*** Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft ***und mit dynamischen Industriezweigen***, ***die*** in ***ihrem jeweiligen Segment weltweit führend und globale Innovationsmotoren bleiben, während sie gleichzeitig gut bezahlte, hochwertige Arbeitsplätze in*** der ***Union schaffen, zu verwandeln***. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. ***In diesem Sinne wird mit dem bis 2030 laufenden 8. Umweltaktionsprogramm das Ziel verfolgt, den grünen Übergang zu einer klimaneutralen, nachhaltigen, schadstofffreien, ressourceneffizienten, auf erneuerbaren Energien basierenden, widerstandsfähigen und wettbewerbsfähigen Kreislaufwirtschaft auf gerechte, ausgewogene und inklusive Weise voranzutreiben und den Zustand der Umwelt zu schützen, wiederherzustellen und zu verbessern, indem die Maßnahmen und Initiativen, die im Rahmen des europäischen Grünen Deals angekündigt wurden, unterstützt werden und darauf aufgebaut wird.*** Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte ***und schutzbedürftige*** Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten ***sowie Einzelpersonen und Haushalte mit niedrigem oder unterdurchschnittlichem Einkommen. Außerdem wird sich der Übergang unterschiedlich auf unterschiedliche Regionen der Union auswirken, vor allem strukturell benachteiligte Gebiete, Randgebiete und die Gebiete in äußerster Randlage.*** Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) In der Verordnung (EU) [–] des Europäischen ***Parlament*** und des Rates ([24]) hat die Union das Ziel, die ***gesamte Wirtschaft*** bis 2050 ***klimaneutral*** zu ***machen***, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches ***Ziel*** der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.	(5) In der Verordnung (EU) ***2021/1119*** des Europäischen ***Parlaments*** und des Rates ([24]) hat die Union das Ziel, die ***Emissionen*** bis ***spätestens*** 2050 ***netto auf null*** zu ***reduzieren, und das Ziel, danach negative Emissionen zu erreichen***, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches ***Klimazwischenziel*** der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (***d. h.*** Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.
([24]) Verordnung (EU) ***[…/…] vom […]*** 2021 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der ***Verordnung*** (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) (ABl. L […] vom […]).	([24]) Verordnung (EU) ***2021/1119*** des Europäischen Parlaments und des Rates ***vom 30. Juni*** 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der ***Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und*** (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) (ABl. L ***243*** vom ***9.7.2021, S. 1***).

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.	(6) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten. ***Der Verkehrssektor ist der einzige Wirtschaftszweig, in dem die Emissionen seit 1990 steigen. Dazu zählt auch der Straßenverkehr mit leichten und schweren Nutzfahrzeugen, die zusammen über 70 % der gesamten Verkehrsemissionen ausmachen.***

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) Es ist unerlässlich, dass individuelle Mobilität für alle zugänglich und erschwinglich bleibt, insbesondere für Pendler, die keinen Zugang zu hochwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln oder anderen Mobilitätslösungen haben.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6b) Auf der Klimakonferenz der Vereinten Nationen 2021 in Glasgow (Vereinigtes Königreich), bekannt als COP26, wurde eine Verpflichtung zur Beschleunigung des weltweiten Übergangs zu emissionsfreien Fahrzeugen angenommen. Außerdem wurde dort vereinbart, den Übergang gerecht und nachhaltig zu gestalten, damit keine Region oder Gemeinschaft zurückgelassen wird, und es wurde betont, dass für einen gerechten Übergang für die Arbeitskräfte und für die Schaffung von angemessenen und hochwertigen Arbeitsplätzen gesorgt werden muss.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind ein notwendiger Teil eines einheitlichen und kohärenten Rahmens, der für die Verwirklichung des Gesamtziels der Union, die Nettotreibhausgasemissionen zu senken, ***unerlässlich*** ist.	(7) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind ein notwendiger Teil eines einheitlichen und kohärenten Rahmens, der für die Verwirklichung des Gesamtziels der Union ***unerlässlich ist***, die Nettotreibhausgasemissionen zu senken ***und die Abhängigkeit der Union von importierten fossilen Brennstoffen — einschließlich Öleinfuhren, die sich allein im Jahr 2018 auf 227,5 Mrd. EUR beliefen — zu verringern, die weiterhin die Hauptenergiequelle (94 %) von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sind. Bei der allmählichen Verringerung des Ölverbrauchs darf es auf keinen Fall eine Verschiebung von einer Abhängigkeit zu einer anderen geben. Um die zukünftige Rentabilität der europäischen Fertigungsindustrie zu sichern und die strategische Autonomie der Union zu stärken, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Kommission mit den Mitgliedstaaten und Akteuren der Industrie zusammenarbeitet, um die Lieferkette für die strategischen Materialien und seltenen Erden, die für die neuen dekarbonisierten Technologien benötigt werden, zu sichern.***

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Die Überarbeitung dieser Verordnung ist zwar Teil der Bemühungen, die Umweltziele — das Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs — zu erreichen, um den Klimawandel zu bekämpfen, dabei sollten aber auch die erheblichen industriellen und sozialen Folgen dieses Prozesses berücksichtigt werden, um Beschäftigung und eine zugängliche Mobilität für alle sicherzustellen.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) ***Eine Senkung der*** Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 ***erfordert*** eine ***Verschärfung der*** in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ([25]) festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 festgelegt werden, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. Ohne ehrgeizige Maßnahmen für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr werden höhere Emissionsminderungen in anderen Sektoren erforderlich, einschließlich Sektoren, in denen die Dekarbonisierung sehr viel schwieriger ist.	(8) ***Um die*** Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 ***zu senken,*** eine ***klare Marschroute zur Erreichung dieser Zielvorgabe aufzuzeigen und vor 2030 einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsreduktionen zu leisten, müssen die*** in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ([25]) festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ***verschärft werden***. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 festgelegt werden, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. ***Wenn dieses Ziel erreicht werden soll, müssen die Emissionen im Verkehrssektor — nach dem kosteneffizientesten Szenario — um etwa 90 % gesenkt werden, während die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor derzeit weiterhin ansteigen. Parallel dazu ist es äußerst wichtig, dass ergänzende Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise die Richtlinie (EU) 2018/2001 ([25a]), den raschen Einsatz erneuerbarer Energie sicherstellen, damit die Fahrzeugflotte der Union durch zusätzlichen Strom aus erneuerbaren Energiequellen angetrieben werden kann.*** Ohne ehrgeizige Maßnahmen für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr werden höhere Emissionsminderungen in anderen Sektoren erforderlich, einschließlich Sektoren, in denen die Dekarbonisierung sehr viel schwieriger ist. ***Im digitalen und ökologischen Wandel sollte auch die Bedeutung der sozialen Dimension berücksichtigt werden, um eine für alle zugängliche Mobilität sicherzustellen, einschließlich der Auswirkungen der Energiebesteuerung auf die Erschwinglichkeit, der direkten und indirekten Folgen höherer Energiepreise für den Verkehr in verschiedenen Regionen der Union sowie der Folgen für die Industrie, um Beschäftigung und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu sichern.***
([25]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).	([25]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).
	([25a]) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(8a) Aktuellen Studien zufolge können batteriebetriebene Elektrofahrzeuge in mehreren Fahrzeugsegmenten bei den Gesamtbetriebskosten schon mit konventionellen Fahrzeugen konkurrieren. Höhere CO_2-Standards für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden die Verringerung der Gesamtbetriebskosten von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen beschleunigen, die damit für alle Verbrauchergruppen in der gesamten Union gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren attraktiver werden. Ehrgeizigere CO_2-Standards für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für den Zeitraum 2025 bis 2030 werden außerdem die Dekarbonisierung auf dem Gebrauchtwagenmarkt für alle Fahrzeugsegmente beschleunigen, was größere Vorteile für Verbraucher mit niedrigem und mittlerem Einkommen mit sich bringt.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Mit den verschärften Anforderungen an die Minderung der CO_2-Emissionen sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Verbraucherinnen und Verbrauchern, den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Im globalen Kontext muss auch die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU eine treibende Kraft des derzeitigen Übergangs zu emissionsfreier Mobilität sein. Die verschärften CO_2-Emissionsnormen sind in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen sind und bleiben verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge***; technologische Innovationen schreiten*** weiter ***voran***. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen.	(9) Mit den verschärften Anforderungen an die Minderung der CO_2-Emissionen sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Verbraucherinnen und Verbrauchern, den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich ***der*** Luftqualität***, hinsichtlich der Steigerung der Energiesicherheit*** und ***der Energieeffizienz sowie hinsichtlich der damit einhergehenden*** Energieeinsparungen entstehen und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Im globalen Kontext muss auch die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU eine treibende Kraft des derzeitigen Übergangs zu emissionsfreier Mobilität sein. Die verschärften CO_2-Emissionsnormen sind in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen sind und bleiben verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge***, wobei die technologischen Innovationen*** weiter ***voranschreiten***. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen***, solange genaue und vollständige Daten über die Emissionsleistung dieser Arten von Fahrzeugen zur Verfügung stehen***.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a) Technologische Innovation ist eine Voraussetzung für die Dekarbonisierung der Mobilität in der Union und sollte daher unterstützt werden. Angesichts zunehmenden internationalen Wettbewerbs sollten die Union und die Mitgliedstaaten ihre Bemühungen fortsetzen, Initiativen, die die Synergien in diesem Bereich verstärken, wie etwa die Europäische Batterie-Allianz, zu erforschen und zu entwickeln und öffentliche und private Investitionen in europäische Forschung und Innovation im Automobilbereich zu unterstützen. Hiermit sollte angestrebt werden, die europäische Technologieführerschaft in dieser Branche zu behaupten, in der Union industrielle Spitzenleistungen bei den Zukunftstechnologien zu entwickeln und sicherzustellen, dass ihre industrielle Basis langfristig nachhaltig und wettbewerbsfähig bleibt.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10b) Einige Mitgliedstaaten haben Pläne angekündigt, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen, indem für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit CO_2-Emissionen, die in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht werden, ein Ausstiegsdatum vor dem auf Unionsebene festgelegten Zeitpunkt festgelegt wird. Die Kommission sollte Optionen ermitteln, um den Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien leichten Nutzfahrzeugen im Einklang mit diesen Plänen zu erleichtern.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10c) Klare Regulierungssignale sollten es den Herstellern ermöglichen, ihre Investitionsentscheidungen zu treffen. Wenn solche Signale nicht gesetzt werden, könnte die Gefahr bestehen, dass die Automobilindustrie in der Union an Wettbewerbsfähigkeit einbüßt und ihre technologische Führungsrolle verliert, wenn sie nicht rasch investiert, sowie dass sie sowohl auf dem Weltmarkt als auch auf den Unionsmärkten Marktanteile verliert.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10d) Die Stärkung des sozialen Dialogs in der Automobilbranche ist für den Prozess der Aushandlung und Annahme der territorialen Pläne für einen gerechten Übergang und der nationalen Klima-Sozialpläne auf Ebene der Hersteller, der Regionen und der Wirtschaftszweige unabdingbar. Sie wird unbedingt benötigt, wenn es gilt, den Arbeitskräften in einem bestimmten geografischen Gebiet neue berufliche Perspektiven zu bieten und dabei den Chancen der Region Rechnung zu tragen.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO_2-Emissionsnormen sollten von einer europäischen Strategie begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge und der Entwicklung der entsprechenden Technologien, dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. Gegebenenfalls sollte eine finanzielle Unterstützung auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, z. B. durch den Europäischen Sozialfonds Plus, den Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Instrumente des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans ***Next Generation EU*** im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen ***in Betracht gezogen*** werden, um private Investitionen anzuregen. Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.	(11) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO_2-Emissionsnormen sollten von einer europäischen Strategie begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge und der Entwicklung der entsprechenden Technologien, ***wobei die Besonderheiten der einzelnen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind,*** dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen***, während gleichzeitig das Beschäftigungsniveau in der Automobilbranche in der Union erhalten bleibt. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen zuteilwerden, die dieser Übergang auf Kleinstunternehmen und KMU entlang der Lieferkette haben wird.*** Gegebenenfalls sollte eine finanzielle Unterstützung auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, z. B. durch den Europäischen Sozialfonds Plus, den Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, ***den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Kohäsionsfonds,*** die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Instrumente des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans ***NextGenerationEU*** im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen ***gewährt*** werden, um private Investitionen anzuregen***. Darüber hinaus wäre ein spezieller Finanzierungsstrom auf Unionsebene für den Übergang in der Automobilindustrie erforderlich, um insbesondere etwaige negative Auswirkungen auf die Beschäftigung anzugehen.*** Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) In der Aktualisierung der neuen Industriestrategie ***(26)*** ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext sollte ein Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität entwickelt werden, um den Übergang der Wertschöpfungskette der Automobilbranche zu begleiten. Im Rahmen dieses Transformationspfads sollte den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden und zudem sollte er auf die europäische Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt gestützt sein, um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, sollten in diesen Transformationspfad ebenfalls eingehen. Die mit diesem umfassenden Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität erzielten Fortschritte sollten ***alle zwei Jahre*** als Teil eines von der Kommission vorzulegenden Fortschrittsbericht kontrolliert werden, wobei u. a. die Fortschritte in der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Preisentwicklung, die Fortschritte der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, das Potenzial innovativer Technologien für die Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die internationale Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen in die Wertschöpfungskette der Automobilbranche, die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften und die Umstellung von Tätigkeiten zu untersuchen sind. Dieser Fortschrittsbericht wird außerdem auf den Fortschrittsberichten aufbauen, die die Mitgliedstaaten ***alle zwei Jahre*** gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe übermitteln. Die Kommission sollte die Sozialpartner bei der Erstellung des Fortschrittsberichts konsultieren und die Ergebnisse in den sozialen Dialog aufnehmen. Die Innovationen in der Lieferkette der Automobilbranche schreiten voran. Innovative Technologien wie die Erzeugung von E-Fuels mit CO_2-Gewinnung aus der Luft könnten, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten. Die Kommission sollte daher den Fortschritt des Innovationsstands in diesem Sektor als Teil ihres Fortschrittberichts verfolgen.	(12) In der Aktualisierung der neuen Industriestrategie ***(26)*** ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext sollte ein Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität entwickelt werden, um den Übergang der Wertschöpfungskette der Automobilbranche ***unter vollständiger Transparenz und in Absprache mit allen Interessenträgern*** zu begleiten***, wobei auch die Einrichtung eines spezifischen Forums für den sozialen Dialog in der Automobilbranche in Betracht gezogen werden sollte***. Im Rahmen dieses Transformationspfads sollte den KMU***, einschließlich Kleinstunternehmen,*** der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden und zudem sollte er auf die ***Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität und auf die*** europäische Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt gestützt sein, um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher ***und nachhaltiger*** zu machen, sollten in diesen Transformationspfad ebenfalls eingehen. ***Die Rolle des öffentlichen Auftragswesens auf diesem Weg sollte ebenfalls angesprochen werden, und die Kommission sollte in diesem Zusammenhang eine Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates (26a) in Erwägung ziehen, um ihre Übereinstimmung mit den Zielen der Verordnung (EU) 2019/631 sicherzustellen.*** Die mit diesem umfassenden Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität erzielten Fortschritte sollten ***jedes Jahr*** als Teil eines von der Kommission vorzulegenden Fortschrittsbericht kontrolliert werden, wobei u. a. die Fortschritte in der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Preisentwicklung ***und ihr Energieverbrauch, die Auswirkungen auf Verbraucher***, die Fortschritte der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ***die Entwicklung des Anteils erneuerbarer Energien gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (26b),*** das Potenzial innovativer Technologien für die Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die

(26) Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021)0350 vom 5. Mai 2021).

Mittwoch, 8. Juni 2022

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	internationale Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen in die Wertschöpfungskette der Automobilbranche, die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften und die Umstellung von Tätigkeiten zu untersuchen sind***, insbesondere in Regionen, in denen ein hoher Anteil der Arbeitsplätze mit der Wertschöpfungskette für Kraftfahrzeuge zusammenhängt, und die Emissionen in Verbindung mit dem Alter leichter Nutzfahrzeuge, wobei auch Maßnahmen im Hinblick auf eine synchrone, sozial gerechte und umweltverträgliche Abschaffung älterer Fahrzeuge berücksichtigt werden sollten***. Dieser Fortschrittsbericht wird außerdem auf den Fortschrittsberichten aufbauen, die die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe übermitteln. Die Kommission sollte die Sozialpartner bei der Erstellung des Fortschrittsberichts konsultieren und die Ergebnisse in den sozialen Dialog aufnehmen. ***Die Kommission sollte auch ein breites Spektrum unabhängiger Sachverständiger, Interessenträger sowie nationaler und regionaler Verwaltungen konsultieren, um eine umfassende Wissensbasis sicherzustellen.*** Die Innovationen in der Lieferkette der Automobilbranche schreiten voran. Innovative Technologien wie die Erzeugung von E-Fuels mit CO_2-Gewinnung aus der Luft ***und Wasserstofffahrzeuge mit Wasserstoffspeichertechnologie im Fahrzeug*** könnten, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten. Die Kommission sollte daher den Fortschritt des Innovationsstands in diesem Sektor als Teil ihres Fortschrittberichts verfolgen.

(26) Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021)0350 vom 5. Mai 2021).

(26a) Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).

(26b) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Diese Verordnung gilt zwar nur für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge, es ist jedoch wichtig, sie in einen umfassenderen unionsweiten Aktionsplan zur Dekarbonisierung der bestehenden Flotte einzubetten, um die Umwelt und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger in allen Mitgliedstaaten zu schützen. Die derzeitige Flotte wird aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Erneuerung der Flotte noch lange ein Faktor sein, der die Umweltleistung mindert. Überdies birgt der bestehende Markt umweltschädlicher Gebrauchtwagen in Mittel- und Osteuropa die Gefahr, dass die Umweltverschmutzung in wirtschaftlich weniger entwickelte Regionen der Union verlagert wird. Die Verwirklichung der ehrgeizigen Klimaziele im Jahr 2050 sollte Hand in Hand mit dem Recht aller Unionsbürger auf eine sauberere Umwelt gehen. Um die Emissionen der bestehenden Flotte schneller zu verringern, ist es von größter Bedeutung, dass die Kommission rasch legislative Maßnahmen vorschlägt, um einen günstigen Rahmen für die Nachrüstung zu schaffen und die Nutzung derzeit verfügbarer Technologien zur Senkung von CO_2-Emissionen, wie etwa kohlenstoffarme Kraftstoffe oder Lampen mit geringerem Energieverbrauch, zu fördern, die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf andere Verkehrsträger zu beschleunigen, Anreize für umweltfreundlichere Verkehrsgewohnheiten, u. a. Fahrgemeinschaften, sanfte Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel in Städten, zu schaffen und dem möglichen Risiko der Verlagerung von CO_2-Emissionen innerhalb der Union zu begegnen.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12b) Um die Angleichung an das neue Klimaziel der Union für 2030 sowie an die verschärften CO_2-Normen sicherzustellen, sollte eine Aktualisierung der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([26a]) vorgeschlagen werden, einschließlich der Möglichkeit, ihren Geltungsbereich auf Fahrzeuge auszudehnen, die sich im Besitz von Privatunternehmen befinden oder von diesen geleast werden, und zwar ab einer bestimmten Flottengröße, um eine steigende Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen zu fördern. In Anbetracht der Tatsache, dass Fahrzeuge aus Unternehmensfahrzeugflotten schneller auf den privaten Markt gelangen, würde dies eine schnellere Etablierung eines Gebrauchtmarktes für emissionsfreie Fahrzeuge ermöglichen, was besonders für Regionen wichtig ist, in denen sich der Übergang schwieriger gestalten wird, und es würde zu einer schnelleren Preisparität mit herkömmlichen Fahrzeugen in der gesamten Union beitragen.
	([26a]) Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Die EU-weiten Flottenziele ***sind*** um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur ***gemäß*** der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([27]) ***zu ergänzen***.	(13) Die EU-weiten Flottenziele ***sollten*** um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur ***ergänzt werden, was für die Verwirklichung der verschärften Ziele entscheidend ist. Aus diesem Grund sollte angesichts der geringen und langsamen Umsetzung*** der Richtlinie 2014/94/EU ***des Europäischen Parlaments und des Rates*** ([27]) ***die verschärften Ziele für die Reduzierung der CO_2-Emissionen durch eine ehrgeizige Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe begleitet werden, in der verbindliche Zielvorgaben für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in allen 27 Mitgliedstaaten festgelegt sind. Diese Ziele sollten durch ehrgeizige Ziele für die Einrichtung privater Ladestationen in Gebäuden in der Richtlinie 2010/31/EU*** des Europäischen Parlaments und des Rates ***([27a]) ergänzt werden. In diesem Zusammenhang ist es unabdingbar, dass die Investitionen in den Aufbau der notwendigen Infrastruktur fortgesetzt und aufgestockt werden.***
([27]) Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).	([27]) Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1). ***([27a]) Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13).***

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13a) Da es weltweit mehr als eine Milliarde Fahrzeuge gibt, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden, und diese für mehr als 30 % der weltweiten CO_2-Emissionen verantwortlich sind, ist die Umstellung auf Elektrofahrzeuge eine ergänzende Lösung zum Angebot der traditionellen Hersteller, durch die der ökologische Wandel beschleunigt und gleichzeitig die Kreislaufwirtschaft gefördert werden kann.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Da die Hersteller ausreichend Flexibilität für die Anpassung ihrer Flotten in der Zeit erhalten sollten, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ***ist es zweckmäßig***, ***Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen***.	(14) Da die Hersteller ausreichend Flexibilität für die Anpassung ihrer Flotten in der Zeit erhalten sollten, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ***sodass ihre Wettbewerbsfähigkeit unterstützt und der Weg für weitere Innovationen bereitet wird***, ***muss ein klarer Zeitplan für die Einführung dieser Fahrzeuge festgelegt werden, um den Beitrag des Straßenverkehrssektors zum Klimaziel der Union für 2030 sicherzustellen***.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele ***ab 2030*** müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge in der Union auf den Markt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/631 untergraben. Der Anreizmechanismus für ZLEV sollte daher ***ab 2030*** aufgehoben werden. ***Bis zu diesem Datum, d. h. während dieses Jahrzehnts, wird die Verbreitung von Fahrzeugen mit Emissionen von null bis zu 50 g CO_2/km einschließlich Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen und leistungsfähigen Plug-in-Hybridfahrzeugen weiterhin durch den Anreizmechanismus für ZLEV gefördert. Nach diesem Datum*** werden ***Plug-in-Hybridfahrzeuge*** weiterhin auf die Flottenziele angerechnet, die die Fahrzeughersteller erreichen müssen.	(15) Aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge in der Union auf den Markt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/631 untergraben. Der Anreizmechanismus für ZLEV sollte daher aufgehoben werden. ***Plug-in-Hybridfahrzeuge*** werden weiterhin auf die Flottenziele angerechnet, die die Fahrzeughersteller erreichen müssen.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 werden Emissionsreduktionen, die durch Innovationen erzielt werden, die bei der Typgenehmigungsprüfung nicht berücksichtigt werden, derzeit durch Begünstigungen für Ökoinnovationen berücksichtigt, die auf das Reduktionsziel des Herstellers angerechnet werden können. Die Emissionsminderung, die geltend gemacht werden kann, ist derzeit auf 7 g/km pro Hersteller begrenzt. Diese Obergrenze sollte im Einklang mit den strengeren Zielen nach unten korrigiert werden, um sicherzustellen, dass dieses System nur echte Innovationen fördert und keine Anreize für geringere Ambitionen bezüglich des Verkaufs emissionsfreier Fahrzeuge schafft.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15b) Die Förderung technologischer und sozialer Innovationen ist ein wichtiges Element für die Unterstützung des schnelleren Übergangs zur emissionsfreien Mobilität. Für Innovationen im Ökosystem Mobilität stehen mit verschiedenen Finanzierungsinstrumenten der Union, insbesondere Horizont Europa, InvestEU, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, dem Kohäsionsfonds, dem Innovationsfonds und der Aufbau- und Resilienzfazilität, bedeutende Mittel zur Verfügung. Es wird erwartet, dass ehrgeizige jährliche CO_2-Emissionsminderungsziele Innovationen in der Automobil-Lieferkette fördern werden, das vorrangige Ziel dieser Verordnung ist es aber, eine reale, effektive und verifizierbare Reduktion der CO_2-Emissionen zu erreichen.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Ziele werden teilweise durch den Verkauf von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) erreicht. Die Emissionen dieser Fahrzeuge werden derzeit durch die Verwendung eines in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ([1a]) festgelegten Nutzwertfaktors erfasst, der den Anteil der mit der Batterie zurückgelegten Strecke im Verhältnis zur mit dem Verbrennungsmotor zurückgelegten Strecke darstellt. Dieser Nutzwertfaktor beruht jedoch nicht auf repräsentativen Daten aus der Praxis, sondern auf einer Schätzung. Die Kommission erhebt seit dem 1. Januar 2021 gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/631 Daten über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch von Personenkraftwagen durch im Fahrzeug eingebaute Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs. Der Nutzwertfaktor für OVC-HEV sollte anhand dieser Daten unverzüglich überarbeitet werden, um sicherzustellen, dass er die tatsächlichen Emissionen im Fahrbetrieb widerspiegelt. Der aktualisierte Nutzwertfaktor sollte spätestens ab 2025 gelten und fortlaufend überprüft werden, um sicherzustellen, dass er für die tatsächlichen Emissionen repräsentativ bleibt.
	([1a]) Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um eine faire Verteilung der Anstrengungen zur Emissionsminderung sicherzustellen, sollten die beiden Grenzwertkurven für leichtere, von Personenkraftwagen abgeleitete Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeuge für die schwereren Marktsegmente so angepasst werden, dass sie den strengeren CO_2-Emissionsminderungszielen entsprechen.	***entfällt***

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 121

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 21

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(21) Angesichts der strengeren Gesamtziele für die Senkung der Treibhausgasemissionen und um Marktverzerrungen zu vermeiden, sollten die Reduktionsauflagen für alle Hersteller auf dem Unionsmarkt mit Ausnahme der Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen für Fahrzeuge entfallen, angeglichen werden. Demzufolge sollte die Möglichkeit, eine Ausnahme von ihren Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen zu beantragen, für Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr 1 000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1 000 bis 22 000 Neuzulassungen für leichte Nutzfahrzeuge entfallen, ab ***2030*** aufgehoben werden.	(21) Angesichts der strengeren Gesamtziele für die Senkung der Treibhausgasemissionen und um Marktverzerrungen zu vermeiden, sollten die Reduktionsauflagen für alle Hersteller auf dem Unionsmarkt mit Ausnahme der Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen für Fahrzeuge entfallen, angeglichen werden. Demzufolge sollte die Möglichkeit, eine Ausnahme von ihren Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen zu beantragen, für Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr 1 000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1 000 bis 22 000 Neuzulassungen für leichte Nutzfahrzeuge entfallen, ab ***2036*** aufgehoben werden.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 23

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(23) Die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/631 zur Erreichung der für 2030 und darüber hinaus festgelegten Ziele gemacht werden, sollten ***2026*** überprüft werden. In dieser Überprüfung sollten alle Aspekte berücksichtigt werden, die in den ***alle zwei Jahre*** vorzulegenden Berichten enthalten sind.	(23) Die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/631 zur Erreichung der für 2030 und darüber hinaus festgelegten Ziele gemacht werden, sollten ***2027*** überprüft werden. In dieser Überprüfung sollten alle Aspekte berücksichtigt werden, die in den ***jährlich*** vorzulegenden Berichten enthalten sind.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 23 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(23a) Die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen müssen auf Unionsebene über den gesamten Lebenszyklus bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2023 eine gemeinsame Unionsmethode entwickeln, mit der die CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, über den gesamten Lebenszyklus bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden, um einen umfassenden Überblick über ihre Umweltauswirkungen zu erhalten. Die Kommission sollte Folgemaßnahmen ergreifen, gegebenenfalls einschließlich Legislativvorschlägen, um Fortschritte der Union im Hinblick auf die Verwirklichung ihrer Klimaziele zu unterstützen. Darüber hinaus ist es wichtig, eine Methodik zur Bewertung der Gesamtumweltleistung von Fahrzeugen zu entwickeln, die nicht nur anhand der CO_2-Emissionen, sondern auch unter Berücksichtigung des gesamten ökologischen Fußabdrucks berechnet wird.

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(24) ***In Anwendung von Artikel 15 Absatz 5*** der ***Verordnung (EU) 2019/631 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 als Einnahmen für*** den ***Gesamthaushaltsplan der Union***.	(24) ***Die Zuweisung der Einnahmen aus*** der ***Emissionsüberschreitungsabgabe sollte zur Unterstützung des gerechten Übergangs zu einer klimaneutralen Wirtschaft und insbesondere zur Minderung der negativen Auswirkungen des Übergangs auf die Beschäftigung im Automobilsektor genutzt werden. Die Kommission sollte gegebenenfalls einen Vorschlag zur Einrichtung eines solchen Finanzierungsinstruments vorlegen. Dabei sollten insbesondere besonders betroffene Regionen und Gemeinschaften berücksichtigt werden, die aufgrund einer intensiven Automobilbranche oder aufgrund ihrer besonderen Merkmale, die*** den ***Übergang zum emissionsfreien Straßenverkehr erschweren, wie etwa Gebiete in äußerster Randlage, stärker betroffen sein könnten***.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 74

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe — a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 1 — Absatz 4a

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-a) Absatz 4 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wird;	„a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und***, wie in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegt,*** gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wird***, um den Produktionszyklen Rechnung zu tragen***;“

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe -a a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 1 — Absatz 4 — Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-aa) Absatz 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:
b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wird.	„b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wird***, wie in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegt***.“

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe c

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 1 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) ***In*** Absatz 6 ***werden die Worte „Ab dem 1. Januar 2025“ durch die Worte „Vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029“ ersetzt***.	c) Absatz 6 ***wird gestrichen***.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 3 — Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) Der folgende Buchstabe wird eingefügt:
	„aa) ‚aufladbares Hybridfahrzeug' oder ‚Plug-in-Hybrid' ein Fahrzeug, das durch eine Kombination aus einem Elektromotor mit einer wiederaufladbaren Batterie und einem Verbrennungsmotor angetrieben wird, die zusammen oder getrennt betrieben werden können."

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 3 — Buchstabe b a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) Der folgende Buchstabe wird eingefügt:
	„ba) ‚Firmenfahrzeug' ein Fahrzeug, das sich im Eigentum eines privaten Unternehmens im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 des Rates ([1a]) befindet oder von diesem geleast wird und für geschäftliche Zwecke genutzt wird;"

([1a]) Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 des Rates vom 8. Oktober 2001 über das Statut der Europäischen Gesellschaft (SE) (ABl. L 294 vom 10.11.2001, S. 1).

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 5 — Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 7 — Absatz 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	aa) Absatz 10 erhält folgende Fassung:
(10) Die Kommission ***beurteilt*** bis spätestens 2023 ***die Möglichkeit***, eine gemeinsame Unionsmethode ***zu entwickeln***, gemäß der die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt ***diese Beurteilung*** dem Europäischen Parlament und dem Rat, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen, beispielsweise Legislativvorschlägen.	„(10) Die Kommission ***veröffentlicht*** bis spätestens 2023 ***einen Bericht***, ***in dem*** eine gemeinsame Unionsmethode ***beschrieben wird***, gemäß der die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden***, einschließlich einer Methode für die Bewertung der CO_2-Emissionen der Kraftstoffe und der Energie, die solche Fahrzeuge verbrauchen, über den gesamten Lebenszyklus*** . Die Kommission übermittelt ***diesen Bericht*** dem Europäischen Parlament und dem Rat, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen, beispielsweise Legislativvorschlägen.“

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 5 — Buchstabe a b (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 7 — Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ab) Folgender Absatz 10a wird eingefügt:
	„(10a) Ab dem 1. Januar 2024 können die Hersteller die Daten über die CO_2-Emissionen während des gesamten Lebenszyklus von in der Union in Verkehr gebrachten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß Absatz 10 dieses Artikels freiwillig an die in Absatz 6 dieses Artikels genannten zuständigen Behörden und an die Mitgliedstaaten übermitteln, die sie anschließend gemäß Absatz 2 dieses Artikels an die Kommission übermitteln. Ab dem 1. Januar 2028 werden diese Daten in die in Teil A der Anhänge II und III aufgeführten Informationen aufgenommen.“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 5 a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 8 — Absatz 4

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	(5a) Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:
(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.	„(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.
	Bis zum 31. Dezember 2023 legt die Kommission einen Bericht vor, in dem detailliert dargelegt wird, dass gezielt eingesetzte Finanzmittel erforderlich sind, um für einen gerechten Übergang in der Automobilbranche zu sorgen, mit dem Ziel, die negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und andere wirtschaftliche Auswirkungen in allen betroffenen Mitgliedstaaten, insbesondere in den vom Übergang am stärksten betroffenen Regionen und Gemeinschaften, abzumildern. Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Legislativvorschlag zur Schaffung eines Finanzierungsinstruments der Union beigefügt, mit dem dieser Bedarf erfüllt wird und insbesondere präventive und reaktive Maßnahmen zur Bewältigung der Umstrukturierung auf lokaler und regionaler Ebene koordiniert und finanziert und die Aus- und Weiterbildung, Umschulung und Weiterqualifizierung von Arbeitnehmern in der Automobilbranche, einschließlich Automobilherstellern, ihrer Zulieferer und der damit verbundenen Wartungs- und Reparaturdienstleistungen, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen, finanziert werden.
	Das Finanzierungsinstrument kann die Form eines speziellen Finanzierungsinstruments annehmen oder Teil des Klima-Sozialfonds oder eines überarbeiteten Fonds für einen gerechten Übergang sein. Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe werden zu diesem Zweck zugewiesen.“

Abänderung 122

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 6

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 10 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für die bis einschließlich für das ***Kalender 2029*** geltenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gewährt werden.“	„Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für die bis einschließlich für das ***Kalenderjahr 2035*** geltenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gewährt werden.“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 6 a (neu)

Regulation (EU) 2019/631

Artikel 10 — Absatz 4 — Unterabsatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	(6a) Artikel 10 Absatz 4 erhält folgende Fassung:
(4) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 und 6.3 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden.	„(4) Ein Hersteller kann ***für die Jahre bis einschließlich 2028*** eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 und 6.3 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden.“

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 6 b (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 11 — Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	(6b) Artikel 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO_2-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden „innovative Technologiepakete“) erreicht werden, berücksichtigt.	„(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO_2-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden ‚innovative Technologiepakete‘) erreicht werden, berücksichtigt.
Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.	Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.
Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen je Hersteller kann bis zu 7 g CO_2/km ***betragen.***	Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO2-Emissionen je Hersteller kann bis ***2024 bis*** zu 7 g CO2/km,
	— ***ab 2025 5 g CO_2/km,***
	— ***ab 2027 4 g CO_2/km,***
	— ***von 2030 bis einschließlich 2034 2 g CO_2/km betragen.***

Mittwoch, 8. Juni 2022

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes genannte Obergrenze mit Wirkung ab 2025 anzupassen, damit technologischen Entwicklungen Rechnung getragen wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Höhe dieser Grenze in einem angemessenen Verhältnis zu den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen der Hersteller steht.	Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes genannte Obergrenze mit Wirkung ab 2025 ***nach unten*** anzupassen, damit technologischen Entwicklungen Rechnung getragen wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Höhe dieser Grenze in einem angemessenen Verhältnis zu den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen der Hersteller steht.“

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 6 c (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6c) Folgender Artikel wird eingefügt:
	„Artikel 11a
	Ökodesign
	Um sicherzustellen, dass der Übergang zur emissionsfreien Mobilität in vollem Umfang zu den Zielen der Union in Bezug auf Energieeffizienz und Kreislaufwirtschaft beiträgt, legt die Kommission bis zum 31. Dezember 2023 gegebenenfalls Vorschläge für die Festlegung von Mindestanforderungen an die umweltgerechte Konstruktion aller neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge vor, einschließlich Anforderungen an Energieeffizienz, Dauerhaftigkeit und Reparierbarkeit wesentlicher Teile wie Leuchten, elektronische Bauteile und Batterien sowie Mindestanforderungen an die Rückgewinnung von Metallen, Kunststoffen und kritischen Rohstoffen, wobei sie die Grundsätze berücksichtigt, die gemäß der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1a]) für andere energieverbrauchsrelevante Produkte gelten.
	([1a]) Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (ABl. L 285 vom 31.10.2009, S. 10).“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 6 d (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 12 — Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	(6d) Artikel 12 Absatz 3 erhält folgende Fassung:
(3) Damit die Differenz zwischen Laborwerten und Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb nicht zunimmt bewertet die Kommission bis spätestens 1. Juni 2023, wie Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten genutzt werden können, um sicherzustellen, dass die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO_2-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte von Fahrzeugen im Zeitablauf für jeden Hersteller repräsentativ für die tatsächlichen Emissionen bleiben.	„(3) Damit die Differenz zwischen Laborwerten und Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb nicht zunimmt, bewertet die Kommission bis spätestens 1. Juni 2023, wie ***die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission [1a] erhobenen tatsächlichen*** Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten genutzt werden können, um sicherzustellen, dass die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO_2-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte von Fahrzeugen im Zeitablauf für jeden Hersteller repräsentativ für die tatsächlichen Emissionen bleiben.
Die Kommission beobachtet die Entwicklung der Differenz gemäß Unterabsatz 1 ***über den Zeitraum*** 2021 ***bis 2026, erstattet jährlich darüber Bericht, beurteilt im Jahr 2027 mit dem Ziel, ein Zunehmen der Differenz zu vermeiden, inwiefern ein Mechanismus zur Anpassung der*** durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen ***eines*** Herstellers ***ab 2030 machbar ist, und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Einrichtung eines solchen Mechanismus vor***.	Die Kommission beobachtet die Entwicklung der Differenz gemäß Unterabsatz 1 ***ab*** 2021 ***und erstattet darüber jährlich Bericht und legt gegebenenfalls, sobald ausreichende Daten vorliegen, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2026 einen Legislativvorschlag vor, um diese Lücke zu schließen, indem sie die*** durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen ***des*** Herstellers ***unter Verwendung der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission erhobenen realen Daten anpasst***.
	Darüber hinaus bewertet die Kommission insbesondere die Verwendung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Daten über den Kraftstoff- und Energieverbrauch von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV). Auf der Grundlage dieser Daten erlässt die Kommission gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Anpassung der für OVC-HEV verwendeten Nutzwertfaktoren, um sicherzustellen, dass die Emissionen dieser Fahrzeuge ab 2025 für den tatsächlichen Fahrbetrieb repräsentativ sind.

[1a] Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten über CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission (ABl. L 77 vom 5.3.2021, S. 8).“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 6 e (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 12 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6e) In Artikel 12 wird folgender Absatz angefügt:
	„(4a) Bis zum 31. Dezember 2023 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 17 zur Ergänzung dieser Verordnung, indem sie eine Methode zur Messung und zum Vergleich der Effizienz von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen auf der Grundlage der Strommenge, die für eine Fahrstrecke von 100 Kilometern benötigt wird, festlegt. Bei dieser Methode werden insbesondere die Auswirkungen des verwendeten Stroms auf die Menge der Ressourcen, die von den internen Energiespeicherbatterien dieser Fahrzeuge benötigt werden, berücksichtigt.
	Spätestens am 31. Dezember 2024 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Legislativvorschlag zur Festlegung von Mindestenergieeffizienzschwellen für neue emissionsfreie Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vor, die in der Union in Verkehr gebracht werden.“

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 9

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 14a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Artikel 14a	Artikel 14a
Fortschrittsbericht	Fortschrittsbericht
Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend ***alle zwei Jahre*** über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des Übergangs.	Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend ***jedes Jahr*** über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des ***gerechten*** Übergangs.

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören ***die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher, Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen.***	In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören
	a) Fortschritte bei der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie bei deren Erschwinglichkeit und Energieeffizienz;
	b) die Auswirkungen auf die Verbraucher, insbesondere diejenigen mit niedrigem und mittlerem Einkommen, und das Tempo der Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Verbrauchersegmenten sowie die Verfügbarkeit und der Umfang von Maßnahmen auf Ebene der Union, der Mitgliedstaaten und auf lokaler Ebene zur Unterstützung dieser Einführung;
	c) der Markt für Gebrauchtfahrzeuge;
	d) Fortschritte beim Aufbau einer ausreichenden öffentlichen und privaten Lade- und Tankstelleninfrastruktur, die sich unter anderem auf Fortschritte bei der Erreichung der Ziele gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1a]) erstreckt;
	e) Fortschritte bei der Steigerung der Menge von Energie aus erneuerbaren Quellen in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2018/2001;
	f) der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, einschließlich synthetischer Kraftstoffe, zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität;
	g) Emissionen während des gesamten Lebenszyklus von in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen nach der gemäß Artikel 7 Absatz 10 angenommenen Methode;

Mittwoch, 8. Juni 2022

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	h) Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs dienen, wobei die Beschäftigung und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr berücksichtigt werden.
	i) die Auswirkungen auf die Beschäftigung, zu bewerten durch eine detaillierte Erfassung der Entwicklung der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie, und die Auswirkungen auf die Regionen, in denen diese Industrien angesiedelt sind, sowie Maßnahmen, einschließlich finanzieller Maßnahmen, auf Unionsebene, auf Ebene der Mitgliedstaaten oder auf lokaler Ebene zur Abmilderung der sozioökonomischen Auswirkungen in diesen Regionen, einschließlich Weiterbildungs- und Umschulungsprogrammen;
	k) der potenzielle Beitrag zusätzlicher nationaler Maßnahmen und Maßnahmen der Union zur Senkung des Durchschnittsalters und damit der Emissionen der Flotte leichter Nutzfahrzeuge, wie etwa Maßnahmen zur Unterstützung der sozial gerechten und umweltverträglichen Ausmusterung älterer Fahrzeuge;
	([1a]) Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13).

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 9

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 14a — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Im Einklang mit der Empfehlung (EU) …/… des Rates [Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität] werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, im engen Dialog mit den Sozialpartnern territoriale Pläne für einen gerechten Übergang ihrer Automobilbranchen auszuarbeiten, um die strukturellen Veränderungen auf sozial verträgliche Weise zu vollziehen und soziale Störungen zu verhindern.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 9 a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 14a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9a) Folgender Artikel wird eingefügt:
	„Artikel 14aa
	Zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der Nachfrage nach emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Unionsmarkt
	Bis zum 28. Februar 2023 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Legislativvorschlag zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge in den Flotten öffentlicher und firmeneigener leichter Nutzfahrzeuge vor. Die Vorschläge enthalten verbindliche Vorgaben bezüglich Emissionsfreiheit für Eigentümer und Betreiber von Firmen- und öffentlichen Flotten unter Berücksichtigung regionaler Unterschiede.“

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 9 a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 14 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9a) Folgender Artikel 14b wird eingefügt:
	„Artikel 14b
	Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) …/… [Neufassung der Energieeffizienzrichtlinie] berücksichtigen die Mitgliedstaaten den Grundsatz ‚Energieeffizienz an erster Stelle‘ bei Politik-, Planungs- und Investitionsentscheidungen im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastruktur für das Aufladen und das Betanken mit alternativen Kraftstoffen, auch im Hinblick auf die Well-to-Wheel-Energieeffizienz der verschiedenen emissionsfreien Technologien.“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 9 b (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 14a b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9b) Es wird folgender Artikel 14ab eingefügt:
	„Artikel 14ab
	Zusätzliche Maßnahmen zur Förderung des Übergangs zu emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Unionsmarkt
	Bis … [6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel 17 einen delegierten Rechtsakt, um die Vorschriften zur Typgenehmigung von Fahrzeugen mit internen Verbrennungsmotoren zu harmonisieren, die in batterie- oder elektrisch betriebene Fahrzeuge umgerüstet werden, sodass Seriengenehmigungen möglich sind. Im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung bewertet die Kommission außerdem die Einführung einer Vorschrift zur Berechnung der CO_2-Äquivalente von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die in batteriebetriebene Fahrzeuge oder Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzellantrieb umgerüstet wurden;“

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 10 — Buchstabe a

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 15 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) ***Im Jahr 2028*** führt die Kommission gestützt auf die ***alle zwei Jahre*** vorgelegten Berichte eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.	(1) ***Bis 2027*** führt die Kommission gestützt auf die ***jährlich*** vorgelegten Berichte eine ***gründliche*** Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.
Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt.	Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt.

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 10 — Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 15 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) In Artikel 15 wird folgender Absatz eingefügt:
	„(1a) Bei der in Absatz 1 genannten Überprüfung erstattet die Kommission auf der Grundlage der in Artikel 7 Absatz 10 dargelegten Methode auch Bericht über die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge während des gesamten Lebenszyklus. Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Legislativvorschlag für eine Ergänzung der vorliegenden Verordnung zur Erfassung dieser Emissionen beigefügt.“

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Nummer 10 — Buchstabe b a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Artikel 15 — Absatz 6

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	ba) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Die Kommission überprüft bis zum ***31. Dezember 2020*** die Richtlinie 1999/94/EG im Hinblick auf die Notwendigkeit, Verbrauchern zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten zum Kraftstoffverbrauch sowie zu den CO_2- und Luftschadstoffemissionen der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen zu geben, und bewertet die Optionen für die Einführung einer Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge. ***Der Überprüfung wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.***	„(6) Die Kommission überprüft bis zum ***… [sechs Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung]*** die Richtlinie 1999/94/EG im Hinblick auf die Notwendigkeit, Verbrauchern zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten zum ***tatsächlichen*** Kraftstoffverbrauch sowie zu den CO_2- und Luftschadstoffemissionen ***sowie zur Energieeffizienz*** der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen zu geben, und bewertet die Optionen für die Einführung einer Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge.“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe f

Verordnung (EU) 2019/631

Anhang I — Teil A — Nummer 6.3.1 — Unterabsätze 1 und 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen. ***ZLEV-Faktor (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)***	Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen
dabei ist:	dabei ist:
die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;
ZLEV-Faktor (1 + y – x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;	
dabei ist:	
y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der folgenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen:	
$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$$	
Für zugelassene neue Personenkraftwagen in Mitgliedstaaten, in denen der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an ihrer Flotte weniger als 60 % des Unionsdurchschnitts im Jahr 2017 beträgt und in denen 2017 (*) weniger als 1 000 neue emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge neu zugelassen werden, wird $ZLEV_{spezifisch}$ bis einschließlich 2029 nach der folgenden Formel berechnet:	
$$ZLEV_{spezifisch} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$$	
Beträgt der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte zugelassener neuer Personenkraftwagen eines Mitgliedstaats in einem Jahr zwischen 2025 und 2028 mehr als 5 %, so ist dieser Mitgliedstaat nicht berechtigt, in den Folgejahren den Multiplikator von 1,85 anzuwenden;	

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
x 15 % in den Jahren 2025 bis 2029.	

(*) Der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer neuer Personenkraftwagen an der Flotte eines Mitgliedstaats im Jahr 2017 wird berechnet als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen im Jahr 2017 zugelassenen Personenkraftwagen geteilt durch die Gesamtzahl der im selben Jahr neu zugelassenen Personenkraftwagen.

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1 — Absatz 1 — Nummer 2 — Buchstabe d

Verordnung (EU) 2019/631

Anhang I — Teil B — Nummer 6.2.2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) Nummer 6.2.2 erhält folgende Fassung:	d) Nummer 6.2.2 erhält folgende Fassung:
„6.2.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2030 bis 2034	„6.2.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2030 bis 2034
Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$)	Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$)
dabei ist:	dabei ist:
EU-weites Flottenziel$_{2030}$ wie in Nummer 6.1.***3*** bestimmt;	EU-weites Flottenziel$_{2030}$ wie in Nummer 6.1.***2*** bestimmt;
α $\mathbf{a}_{2030L}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM$_0$ entspricht, und $\mathbf{a}_{2030H}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM$_0$ liegt;	α $\mathbf{a}_{2030}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM$_0$ entspricht, und $\mathbf{a}_{2021}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM$_0$ liegt;
dabei ist:	dabei ist:
$\boldsymbol{a_{2030,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{Durchschnittliche Emissionen}_{2021}}}$	$\boldsymbol{a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{Durchschnittliche Emissionen}_{2021}}}$
$\boldsymbol{a_{2030,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}}$	***$a_{2030,H}$ = a_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt***
durchschnittliche Emissionen$_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt	durchschnittliche Emissionen$_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt
TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt	TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;
TM0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“	TM$_0$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang 1 — Absatz 1 — Nummer 2 — Buchstabe e

Verordnung (EU) 2019/631

Anhang I — Teil B — Nummer 6.2.3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) die folgende Nummer 6.2.3 wird hinzugefügt:	e) die folgende Nummer 6.2.3 wird hinzugefügt:
„6.2.3. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2035	„6.2.3. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2035
Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$)	Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$)
dabei ist:	dabei ist:
EU-weites Flottenziel2035 wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;	EU-weites Flottenziel$_{2035}$ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;
α **a$_{2035,L}$**, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM$_0$ entspricht, und **a$_{2035,H}$**, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM$_0$ liegt;	α **a$_{2035}$**, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM$_0$ entspricht, und **a$_{2021}$**, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM$_0$ liegt;
dabei ist:	dabei ist:
$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2035}}{\text{Durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$	$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2035}}{\text{Durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$
$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2035}}{\text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}$	***a$_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt***
durchschnittliche Emissionen$_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt	durchschnittliche Emissionen$_{2021}$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt
TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt	TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;
TM$_0$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“	TM$_0$ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“

Mittwoch, 8. Juni 2022

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang — Absatz 1 — Nummer 2 — Buchstabe e a (neu)

Verordnung (EU) 2019/631

Anhang I — Teil B — Nummer 6.3.1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	ea) In Nummer 6.3.1 erhalten Unterabsatz 1 und 2 folgende Fassung:
Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – ($ø_{Ziele}$ – EU-weites Flottenziel$_{2025}$)) · ***ZLEV-Faktor***	„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – ($ø_{Ziele}$ – EU-weites Flottenziel$_{2025}$))
dabei ist:	Dabei ist:
die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;
$ø_{Ziele}$ der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurden;	$ø_{Ziele}$ der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurden;“
ZLEV-Faktor (1 + y – x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;	
dabei ist:	
y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der folgenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge: [EQUATION]	
x 15 %.	