

11.05.2015

**2015/0001 (COD)**

**\*\*\*I**

## **BERICHT**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Jungen Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Europäischen Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

Federführende Ausschüsse:

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI)

Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE)

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN)

Erklärung der benutzten Zeichen

\* Verfahren der Konsultation

\*\*\* Verfahren der Zustimmung

\*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)

\*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)

\*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch Fett- und Kursivdruck gekennzeichnet.

11.05.2015

**2015/0001 (COD)**

## **ENTSCHLIESSUNG DES JUNGEN EUROPÄISCHEN PARLAMENTS**

zu dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Jungen Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

*Das Junge Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Junge Europäische Parlament und den Rat,
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde,
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. März 2015,
- gestützt auf Artikel 15 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr,

**1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;**

**2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;**

11.05.2015

2015/0001 (COD)

**3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.**

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

*Vorschlag der Kommission*

- (1) Der Klimawandel stellt eine dringliche und möglicherweise unumkehrbare Bedrohung für die menschliche Gesellschaft, die biologische Vielfalt und den Planeten dar und muss daher von allen Vertragsparteien auf internationaler Ebene angegangen werden. Auch die EU sollte daher konkrete, ambitionierte Maßnahmen anstreben.
- (2) Gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, müssen alle Vertragsparteien Programme zur Eindämmung des Klimawandels erstellen und durchführen. In diesem Zusammenhang einigte sich der Rat mit Beschluss EUCO 169/14 vom 23. Oktober 2014 darauf, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen der Mitgliedsstaaten bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 40 % zu reduzieren.
- (3) Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass alle Mitgliedstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich verringern müssen. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der Union und seine Emissionen steigen weiter. Wenn die Klimafolgen des Straßenverkehrs weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen untergraben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.
- (4) Gemeinschaftsziele für neue Personenkraftwagen bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO<sub>2</sub>-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre.
- (5) Diese Verordnung soll wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen.

11.05.2015

2015/0001 (COD)

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Vorschlag der Kommission*

**Artikel 1 – Gegenstand und Ziele**

- (1) Ziel dieser Verordnung ist die Festsetzung von Emissionsnormen für in der Gemeinschaft zugelassene Neuwagen, die einen Beitrag zu dem Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen leisten und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten.
- (2) In dieser Verordnung wird ein ab 2030 geltendes Ziel für die durchschnittlichen, fahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte von 70 g CO<sub>2</sub>/km festgelegt.
- (3) Zur schnelleren Umsetzung dieser Richtlinie wird der Kauf eines Neuwagens, der den genannten Spezifikationen entspricht, mit mindestens 5% subventioniert.

**Artikel 2 – Geltungsbereich**

Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie L und M1 („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden („neue Personenkraftwagen“).

**Artikel 3 – Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen**

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt ab dem Kalenderjahr 2016 sicher, dass die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der produzierten Neuwagen die festgesetzte Zielvorgabe nicht überschreiten.

Schrittweise sollen die folgenden Prozentsätze der Neuwagenflotte eines Herstellers zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen werden:

- 65 % im Jahr 2021
- 75 % im Jahr 2024
- 85 % im Jahr 2027
- 100 % im Jahr 2030

11.05.2015

2015/0001 (COD)

**Artikel 4 – Abgabe wegen Emissionsüberschreitung**

(1) Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers die ab 2016 geltenden Zielvorgaben, so erhebt die Kommission von ihm eine gestaffelte Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

(2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird für jedes Kalenderjahr nach folgender Formel berechnet:

$(\text{Überschreitung in g CO}_2/\text{km} \times 50 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{Anzahl neuer Personenkraftwagen}$

(3) Bei Nachweis von Entwicklungen neuer Systeme zur Förderung von Sicherheit und Energieeffizienz werden Strafzahlungen von Unternehmen entsprechend zurückgezahlt. Die restliche Summe der Strafzahlungen wird zu je 50% zur Finanzierung von öffentlicher Forschung in der Automobilbranche und zu 50% zur Förderung des ÖPNV verwendet.

(4) - gestrichen -

(5) Die Förderung für Emissionsunterschreitung beträgt jährlich:

$(\text{Unterschreitung in g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{Anzahl neuer Personenkraftwagen}$ . Die Förderung gilt bis 2030.

**Artikel 5 – Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.