

04.05.2018

**2018/0001 (COD)**

**\*\*\*I**

## **ENTWURF EINES BERICHTS**

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.

## **ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG 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 22. März 2016,
- 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;**

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

04.05.2018

**2018/0001 (COD)**

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
<p>(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.</p> <p>(2) Mit Blick auf die 23. Weltklimakonferenz in Bonn, die vom 6. bis zum 17. November 2017 stattgefunden hat und bei der sich 197 Parteien um den Talanoa-Dialog geeinigt haben: unter Führung von Fidschi und Polen soll der Dialog im Laufe des nächsten Jahres Beiträge aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammenfassen. Dieser Prozess zielt darauf ab, die Vertragsstaaten zu ehrgeizigerem Handeln motivieren, um die globale Klimaschutzlücke zu schließen.</p> <p>(3) Gemäß der Resolution 35/20 des Rates der Menschenrechte der Vereinten Nationen vom 22. Juni 2017, die insbesondere die negativen Auswirkungen des Klimawandels auf die Migranten betont und das Amt des Hochkommissars für Menschenrechte dazu aufruft, die Lücken beim Schutz der Menschenrechte gründlicher zu analysieren, um sie so schnell wie möglich zu schließen.</p> <p>(4) Mit Blick auf das Pariser Abkommen unter der Klimarahmenkonvention (UNFCCC) vom 12. Dezember 2015, in welchem sich 195 Staaten das gemeinsame Ziel gesetzt haben, die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf "weit unter" zwei Grad Celsius zu beschränken.</p> <p>(5) 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</p>	

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.

- (6) Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass alle Mitgliedstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich verringern müssen. Der Verkehrssektor 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.
- (7) Gemeinschaftsziele für neue Personenkraftwagen bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO2-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre.
- (8) 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.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
<p><b>Artikel 1 – Gegenstand und Ziele</b> (ENVI-Ausschuss)</p> <p>(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 CO2-Emissionen von Personenkraftwagen leisten und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten.</p> <p>(2) In dieser Verordnung wird ein ab 2025 geltendes Ziel für die durchschnittlichen, fahrzeugspezifischen CO2-Emissionen der Neuwagenflotte von 70 g CO2/km festgelegt.</p>	<p><b>Änderungsantrag ALDE:</b></p> <p><b>Artikel 1</b></p> <p>(2) In dieser Verordnung wird ein ab 2030 geltendes Ziel für die durchschnittlichen, fahrzeugspezifischen CO2-Emissionen der Neuwagenflotte von 70 g CO2/km festgelegt.</p>

04.05.2018

**2018/0001 (COD)**

<p><b>Artikel 2 – Geltungsbereich</b> (ITRE-Ausschuss)</p> <p>Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M1 („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden („neue Personenkraftwagen“).</p> <p><b>Artikel 3 – Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen</b> (ITRE-Ausschuss)</p> <p>Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt ab dem Kalenderjahr 2019 sicher, dass die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte die festgesetzte Zielvorgabe nicht überschreiten.</p> <p>Schrittweise sollen die folgenden Prozentsätze der Neuwagenflotte eines Herstellers zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 50 % im Jahr 2019;</li> <li>– 65 % im Jahr 2020;</li> <li>– 75 % im Jahr 2022;</li> <li>– 80 % im Jahr 2023;</li> <li>– 100 % ab dem Jahr 2025.</li> </ul> <p><b>Artikel 4 – Abgabe wegen Emissionsüberschreitung</b> (TRAN-Ausschuss)</p> <p>(1) Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers die ab 2019 geltenden Zielvorgaben, so erhebt die Kommission von ihm eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.</p> <p>(2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird für jedes Kalenderjahr nach folgender Formel berechnet:</p> <p>(Überschreitung in g CO<sub>2</sub>/km × 50 EUR/g CO<sub>2</sub>/km)</p>	<p><b>Änderungsantrag GRÜNE/EFA:</b></p> <p><b>Artikel 1</b></p> <p>(3) Weiterhin müssen Alternativen zum Autoverkehr gefördert werden, um die CO<sub>2</sub> Gesamtemissionen des Autoverkehrs zu reduzieren. Dies beinhaltet die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sowie Kooperationen aller Mitgliedsstaaten beim Ausbau transnationalen Schienenverkehrs im Personen- und Güterverkehr und beim Ausbau transnationalen Busverkehrs. Ebenso muss eine europäische Ladeinfrastruktur für E-Autos gefördert werden. Die finanziellen Mittel für diese Förderung werden durch Einzahlungen aller Mitgliedstaaten gemessen am BIP in einem von der EU verwalteten Fond gestellt. Dadurch wird eine gezielte Förderung gewährleistet. Für die Einzahlungen wird folgende Formel zugrunde gelegt Einzahlung des Mitgliedstaates: BIP x 0,0001 in €</p>
---	--

× Anzahl neuer Personenkraftwagen

**Artikel 5 – Inkrafttreten**

(ENVI-

Ausschuss)

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.

**Änderungsantrag EVP und ALDE:**

**Artikel 3**

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt ab dem Kalenderjahr 2019 sicher, dass die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte die festgesetzte Zielvorgabe nicht überschreiten.

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

- 50 % im Jahr 2021;
- 65 % im Jahr 2022;
- 75 % im Jahr 2024;
- 80 % im Jahr 2025;
- 90% im Jahr 2027;
- 100 % ab dem Jahr 2030.

**Änderungsantrag S&D/GUE/NGL/ALDE:**

**Artikel 4**

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

$\frac{1}{2} \times ($

(Anzahl der PKW mit 10% Grenzwertüberschreitung

\_\_\_\_\_

Gesamtzahl der Produktion (=

04.05.2018

**2018/0001 (COD)**

	<p>Gesamtflotte) x Überschreitung g CO2/km)  x 150€/g CO2/km x Anzahl der PKW mit Grenzüberschreitung über 10 % jedes halbe Jahr)</p> <p><b>Änderungsantrag GRÜNE/EFA: Artikel 4</b> (3) Abgaben wegen Emissionsüberschreitunge n müssen in die Entwicklung von erneuerbaren Energien und CO2-freien PKW investiert werden. 35% der individuellen Forschungs- und Entwicklungsausgaben der Hersteller müssen in die Erforschung von erneuerbaren Energien und CO2-freien PKW investiert werden.</p> <p><b>Änderungsantrag GUE/NGL: Artikel 6 - Entwicklung und Verschärfung der VLTP Testzyklen, um eine die existieren CO2 Emissionsgrenzwerte zu gewährleisten.</b></p>
--	---