



Brüssel, den 21. Juni 2022
(OR. fr, en)

9983/22

LIMITE

CLIMA 279
ENV 590
TRANS 367
MI 459
CODEC 874

VERMERK

Absender:	Der Vorsitz
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter
Nr. Komm.dok.:	10906/21 - COM(2021) 556 final + ADD 1 - 5
Betr.:	VORBEREITUNG DER TAGUNG DES RATES (UMWELT) AM 28. JUNI 2022 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 – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ am 14. Juli 2021 einen Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung zur Festlegung neuer CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt. Mit dem Vorschlag soll ein Beitrag zu den ehrgeizigeren Gesamtzielen der EU geleistet werden, wodurch Innovation angeregt werden und sichergestellt wird, dass die europäische Automobilindustrie ihre globale Wettbewerbsfähigkeit bewahrt und stärkt. Die ehrgeizigeren Ziele werden unter anderem die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, ihre verbindlichen nationalen Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erreichen.

2. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission vor, die EU-weiten CO₂-Reduktionsziele für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für 2030 anzuheben und für diese ab 2035 ein Ziel von 100 % festzulegen.
3. Darüber hinaus schlägt die Kommission vor, die Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und die Ausnahmen für Nischenhersteller ab 2030 abzuschaffen.
4. Im Europäischen Parlament ist Jan Huitema (Renew, NL) zum Berichterstatter für den Vorschlag im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) benannt worden. Der ENVI-Ausschuss hat seinen Bericht am 11. Mai 2022 angenommen, und das Parlament hat auf seiner Plenartagung vom 8. Juni 2022 eine Reihe von Änderungsanträgen zum Kommissionsvorschlag angenommen.
5. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 19. Januar 2022 zu dem Vorschlag Stellung genommen. Der Ausschuss der Regionen hat auf seiner Plenartagung vom 26./27. Januar 2022 Stellung genommen.
6. Auf Arbeitsgruppenebene hat der französische Vorsitz die Überarbeitung der Verordnung weiter geprüft. Im Zuge dessen legte er einen Kompromisstext vor, in dem der Kommissionsvorschlag in Bezug auf die Zielvorgaben für Personenkraftwagen, die Abschaffung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ab 2030 und die Aufhebung der Ausnahmen für Nischenhersteller ab 2030 unverändert beibehalten wird. In dem Kompromissentwurf wird jedoch vorgeschlagen, die zweijährlichen Fortschrittsberichte auf der Grundlage der Beiträge der Delegationen zu ergänzen.
7. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat am 13. Mai 2022 auf der Grundlage des Kompromisstextes des Vorsitzes einen Gedankenaustausch geführt, um Leitlinien für die weitere Arbeit vorzugeben.

II. SACHSTAND

8. Auf der Grundlage dieser Beratungen ist der Vorsitz nach wie vor der Auffassung, dass der Vorschlag der Kommission eine ausgewogene Grundlage für die Erzielung eines Kompromisses im Rat darstellt. Der Vorsitz schlägt jedoch eine Ergänzung zu Artikel 14a über den Fortschrittsbericht der Kommission vor.
9. Der Kompromisstext ist in der Anlage zu diesem Vermerk wiedergegeben.

III. FAZIT

10. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den in der Anlage enthaltenen Text zu prüfen und ihn dem Rat zu übermitteln, damit auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 28. Juni 2022 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt werden kann.
-

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-
Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im
Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union¹

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf
Artikel 192 Absatz 1,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,
in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ Änderungen gegenüber dem vorherigen Kompromisstext sind durch **Fettdruck und Unterstreichung**, Streichungen durch [...] gekennzeichnet. Vorgegangene Änderungen sind unterstrichen.

² ABl. C vom , S. .

³ ABl. C vom , S. .

- (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.
- (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, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat⁴. 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.
- (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.
- (4) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu senken.

⁴ Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“, COM(2019) 640 final vom 11. Dezember 2019.

- (5) In der Verordnung (EU) [--] des Europäischen Parlament und des Rates⁵ 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.
- (6) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.
- (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.
- (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 Rates⁶ festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-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.

⁵ 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 [...]).

⁶ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

- (9) Mit den verschärften Anforderungen an die Minderung der CO₂-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 CO₂-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.
- (10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO₂-Emissionsminderungsziele sowohl für neue Personenkraftwagen als auch für neue leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Die Bestimmung der Zielwerte sollte ein starkes Signal setzen, um die Akzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und Innovationen in emissionsfreien Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.
- (11) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO₂-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.

- (12) In der Aktualisierung der neuen Industriestrategie⁷ 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 CO₂-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.
- (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 zu ergänzen⁸.

⁷ Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).

⁸ 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).

- (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.
- (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 CO₂/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.
- (16) Die Umsetzung der CO₂-Emissionsnormen ist eng mit der Umsetzung der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung verknüpft. Im Anschluss an die Aufhebung und Ersetzung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ am 1. September 2020 durch die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ ist es zur Sicherstellung der kontinuierlichen Vereinbarkeit der beiden Instrumente zweckmäßig, die Begriffsbestimmungen in der Verordnung (EU) 2019/631 an den Rechtsrahmen der Typgenehmigung anzugleichen und die Bezugnahmen in dieser Verordnung auf den Rechtsrahmen der Typgenehmigung zu aktualisieren.

⁹ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

¹⁰ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

- (17) Die erforderlichen Emissionsminderungsanstrengungen, um die EU-weiten Flottenziele zu erreichen, werden mithilfe einer Grenzwertkurve, die auf der Durchschnittsmasse der EU-Flotte neuer Fahrzeuge und der Flotte neuer Fahrzeuge des Herstellers basiert, auf die Hersteller verteilt. Zwar ist es zweckmäßig, diesen Mechanismus beizubehalten, jedoch muss verhindert werden, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele negativ wird. Daher ist zu präzisieren, dass im Fall eines solchen Ergebnisses die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g CO₂/km gesetzt werden soll.
- (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 CO₂-Emissionsminderungszielen entsprechen.
- (19) Die Werte, die für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers verwendet werden, beruhen auf den Daten, die in den Typgenehmigungsunterlagen und den Übereinstimmungsbescheinigungen der betreffenden Fahrzeuge aufgezeichnet sind. Um die Wirksamkeit der CO₂-Emissionsnormen zu gewährleisten, ist die Richtigkeit der für diese Zwecke verwendeten Daten unerlässlich. Falls dennoch Fehler in den Daten festgestellt werden, ist es unter Umständen nicht möglich, auf der Grundlage der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung bereits ausgestellte Typgenehmigungsunterlagen oder Übereinstimmungsbescheinigungen zu berichtigen, wenn sich die Daten auf Typgenehmigungen beziehen, die nicht mehr gültig sind. In solchen Fällen sollte die Kommission befugt sein, von den einschlägigen Typgenehmigungsbehörden und gegebenenfalls den Herstellern die Ausstellung einer berichtigenden Erklärung zu verlangen, auf deren Grundlage die Werte korrigiert werden können, anhand derer beurteilt wird, inwieweit die Hersteller ihre Zielvorgaben einhalten.
- (20) Die Meldung von Daten zu den Fahrzeugklassen M2 (Omnibusse) und N2 (mittelgroße Lastkraftwagen) fällt in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹, daher kann diese Anforderung aus der Verordnung (EU) 2019/631 gestrichen werden.

¹¹ Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

- (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 1000 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 1000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1000 bis 22 000 Neuzulassungen für leichte Nutzfahrzeuge entfallen, ab 2030 aufgehoben werden.
- (22) Um die Rechtssicherheit und Übereinstimmung mit der derzeitigen Praxis sicherzustellen, sollte präzisiert werden, dass die Anpassungen der Werte M0 und TM0 durch Änderungen des Anhangs I der Verordnung (EU) 2019/631 und nicht durch einen Rechtsakt zur Ergänzung dieser Verordnung erfolgen sollten.
- (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.
- (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.

(25) Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Zielvorgaben der spezifischen Emissionen für Hersteller, die die Verantwortung für die CO₂-Emissionen von in mehreren Stufen gefertigten leichten Nutzfahrzeugen tragen, angepasst werden kann, um Änderungen am Verfahren für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und der Masse solcher Fahrzeuge zu berücksichtigen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um erforderlichenfalls die in Anhang I Teil B der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegte Berechnungsformel zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(26) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

i) Unter Buchstabe a wird der Wert „37,5 %“ durch den Wert „55 %“ ersetzt.

ii) Unter Buchstabe b wird der Wert „31 %“ durch den Wert „50 %“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 5a wird eingefügt:

„5a. Ab dem 1. Januar 2035 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 100 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.3 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 100 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.3 ermittelt wird.“

- 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.
- d) Absatz 7 wird gestrichen.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Unter Buchstabe a wird die Bezugnahme auf „Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG“ durch „Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858“ ersetzt.
 - b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 („leichte Nutzfahrzeuge“) fallen, die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“); emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N mit einer Referenzmasse von mehr als 2610 kg bzw. 2840 kg werden ab dem 1. Januar 2025 für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als leichte Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gezählt, wenn die überschüssige Referenzmasse ausschließlich auf die Masse des Energiespeichersystems zurückzuführen ist.“
 - b) In Absatz 3 wird die Bezugnahme „im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG“ durch „im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858“ ersetzt.

3. Artikel 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/858. Außerdem bezeichnet der Ausdruck“
- b) Die Buchstaben b bis g und die Buchstaben i und n werden gestrichen.

4. In Artikel 4 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Für die Zwecke von Buchstabe c wird, falls die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 oder Anhang I Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen negativ ist, die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g/km festgesetzt.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:
- a) Folgender Absatz 6a wird eingefügt:
- „6a. Falls die Kommission feststellt, dass die von Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2 vorgelegten vorläufigen Daten oder die von den Herstellern gemäß Absatz 5 mitgeteilten Daten auf nicht zutreffenden Daten in den Typgenehmigungsunterlagen oder den Übereinstimmungsbescheinigungen beruhen, informiert sie die Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls den Hersteller und verlangt von der Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls vom Hersteller die Ausstellung einer berichtigen Erklärung, in der die berichtigten Daten angegeben werden. Die berichtigte Erklärung wird an die Kommission übermittelt und die berichtigten Daten werden für die Änderung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 verwendet.“
- b) Absatz 11 wird gestrichen.
6. Artikel 10 Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:
- „Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für die bis einschließlich für das Kalender 2029 geltenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gewährt werden.“
7. In Artikel 13 Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt:
- „Falls die Daten in den Typgenehmigungsunterlagen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 berichtigt werden können, stellt die zuständige Typgenehmigungsbehörde eine berichtigte Erklärung mit den zutreffenden Daten aus und übermittelt sie an die Kommission und die Beteiligten.“
8. In Artikel 14 Absatz 2 werden die Worte „zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Maßnahmen“ durch die Worte „zur Änderung von Anhang I gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels“ ersetzt.
9. Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

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.

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, insbesondere im Segment der leichten Nutzfahrzeuge, **die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen**, Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die Analyse des Gebrauchtwagenmarktes in den Mitgliedstaaten;
- der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher, **einschließlich der Strompreise**, insbesondere auf Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen, Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs, die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Unterstützung der Umschulung und Fortbildung der Beschäftigten der Automobilbranche sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen;
- die Auswirkungen dieser Änderungsverordnung auf die Verwirklichung der Ziele der Mitgliedstaaten im Rahmen der Verordnung (EU) xxxx/xxxx [geänderte Lastenteilungsverordnung] und der Luftqualitätsnormen im Rahmen der Richtlinie 2008/50/EG;
- die Notwendigkeit etwaiger zusätzlicher Maßnahmen, einschließlich Maßnahmen auf EU-Ebene, die den Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien leichten Nutzfahrzeugen erleichtern können.

10. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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.

Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt.“

b) Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen,

c) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Anhang I Teil B festgelegte Formel zu ändern, falls eine solche Änderung für die Berücksichtigung des in Anhang III Teil A festgelegten Verfahrens für Mehrstufenfahrzeuge der Klasse N1 erforderlich wird.“

11. Artikel 17 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 werden die Worte „Artikel 15 Absatz 8“ durch die Worte „Artikel 15 Absatz 8 und 9“ ersetzt.
 - b) In Absatz 3 werden die Worte „Artikel 15 Absatz 8“ durch die Worte „Artikel 15 Absatz 8 und 9“ ersetzt.
 - c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 15 Absatz 8“ durch die Worte „Artikel 15 Absatz 8 und 9“ ersetzt.
12. Anhang I wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

Anhang I erhält folgende Fassung:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

a) in Nummer 6.1 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„EU-weite Flottenziele ab 2025“

b) in Nummer 6.1.2 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„EU-weites Flottenziel für 2030 bis 2034“

c) die folgende Nummer 6.1.3 wird hinzugefügt:

„6.1.3. EU-weites Flottenziel ab 2035

$EU\text{-weiter Flottenzielwert}_{2035} = EU\text{-weiter Flottenzielwert}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2035})$

dabei ist:

$EU\text{-weites Flottenziel}_{2021}$ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

$Reduktionsfaktor_{2035}$ siehe Definition in Artikel 1 Absatz 5a Buchstabe a.“

d) in Nummer 6.2 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen“

e) Nummer 6.2.2 wird gestrichen

f) Nummer 6.3 erhält folgende Fassung:

„6.3. Spezifische Emissionsziele ab 2025

6.3.1. Spezifische Emissionsziele von 2025 bis 2029:

$\text{Spezifisches Emissionsziel} = \text{Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} \cdot \text{ZLEV-Faktor}$ (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)

dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die

spezifischen CO₂-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 $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen:

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen} \cdot 0,7}{50} \right)$$

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 1000 neue emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge neu zugelassen werden, wird $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ bis einschließlich 2029 nach der folgenden Formel berechnet:

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = \left(1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen} \cdot 0,7}{50} \right) \right) 1,85$$

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;

x 15 % in den Jahren 2025 bis 2029.

6.3.2. Spezifische Emissionsziele von 2030 bis 2034

Spezifisches Emissionsziel = EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt;

$$a_{2030} \text{ ist } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel} - 2030}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$$

Dabei ist:

a_{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

TM₀ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

6.3.3 Spezifische Emissionsziele ab 2035

Spezifisches Emissionsziel = EU-weites Flottenziel₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₅ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;

$$a_{2035} \text{ ist } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel} - 2035}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$$

Dabei ist:

a_{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

TM₀ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

* 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.“;

2. Teil B wird wie folgt geändert:

a) in Nummer 6.1 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„EU-weite Flottenziele ab 2025“

b) in Nummer 6.1.2 erhält die Überschrift folgende Fassung:

„EU-weite Flottenziele von 2030 bis 2034“

c) die folgende Nummer 6.1.3 wird hinzugefügt:

„6.1.3. EU-weite Flottenziele ab 2035

EU-weiter Flottenzielwert₂₀₃₅ = EU-weiter Flottenzielwert₂₀₂₁ · (1 – Reduktionsfaktor₂₀₃₅)

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

Reduktionsfaktor₂₀₃₅ siehe Definition in Artikel 1 Absatz 5a Buchstabe b.“

d) Nummer 6.2.2 erhält folgende Fassung:

„6.2.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2030 bis 2034

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₃₅ + α ·
(TM – TM₀)

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;

α ist $a_{2030,L}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens TM₀ entspricht, und $a_{2030,H}$, wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über TM₀ liegt;

dabei ist:

$a_{2030,L}$ ist $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$

$a_{2030,H}$ ist $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}$

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM₀ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt“

e) die folgende Nummer 6.2.3 wird hinzugefügt:

„6.2.3. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2035

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₃₅ + α ·
(TM – TM₀)

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₅ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt;

α ist a_{2035} , 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;

dabei ist:

$a_{2035,List}$ ist $\frac{a_{2021} \cdot EU\text{-weites Flottenziel}_{2035}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ ist $\frac{a_{2021} \cdot EU\text{-weites Flottenziel}_{2035}}{EU\text{-weites Flottenziel}_{2025}}$

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

TM_0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt

f) Nummer 6.3.2 erhält folgende Fassung:

„6.3.2. Spezifische Emissionsziele von 2030 bis 2034

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – (\emptyset_{Ziele} - EU-weites Flottenziel₂₀₃₀)

dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird:

\emptyset_{Ziele} der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifische Emission, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt

g) die folgende Nummer 6.3.3 wird hinzugefügt:

„6.3.3. Spezifische Emissionsziele ab 2035

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – (\emptyset_{Ziele} - EU-weites Flottenziel₂₀₃₅)

dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.3 bestimmt wurde;
ØZiele der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifische Emission, die gemäß Nummer 6.2.3 bestimmt wurden;
EU-weites Flottenziel₂₀₃₅ wie in Nummer 6.1.3 bestimmt.“
