



14.3.2018

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Miriam Dalli

(Herschikking – artikel 104 van het Reglement)

Verklaring van de gebruikte tekens

Raadplegingsprocedure
Goedkeuringsprocedure
Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)


Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool  of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrenge met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	45
BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN.....	48
BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE	49

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))**

(Gewone wetgevingsprocedure – herschikking)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Parlement en de Raad (COM(2017)0676),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0395/2017),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten¹,
 - gezien de brief van 14 maart 2018 van de Commissie juridische zaken aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid, conform artikel 104, lid 3, van zijn Reglement,
 - gezien de artikelen 104 en 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A8-0000/2018),
- A. overwegende dat het voorstel van de Commissie volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel louter een codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen;
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad

¹ PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) *In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit¹⁶ wordt een duidelijk doel gesteld: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar volledig emissievrij vervoer. De uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren.*

¹⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016) 501 final).

Amendement

(3) *De decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en tegen 2050 moet er een duidelijke trend zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen door deze sector om de verbintenissen na te leven die de Unie is aangegaan tijdens de 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond. De uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren.*

¹⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016) 501 final).

Or. en

Amendement 2

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 bis (nieuw)

(4 bis) De structurele overgang naar alternatieve aandrijfsystemen zal gepaard gaan met structurele veranderingen in de waardeketen van de automobielsector. Het is van kritiek belang om rekening te houden met de onafwendbare sociale gevolgen van de overgang naar een koolstofarme automobielsector en proactief te zijn bij de aanpak van de onvermijdelijke implicaties voor de werkgelegenheid, die het voelbaarst zullen zijn in de zwaarst getroffen gebieden.

Or. en

Motivering

De onvermijdelijke structurele veranderingen als gevolg van de overgang naar een koolstofarme automobielsector moeten duidelijk onderkend worden.

Amendement 3

**Voorstel voor een verordening
Overweging 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9) In een evaluatie in 2015 van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 werd geconcludeerd dat die verordeningen relevant en in grote lijnen samenhangend waren, aanzienlijke emissiebesparingen hebben gegenereerd en tevens kosteneffectiever waren dan oorspronkelijk verwacht. Hiermee hebben de verordeningen een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt.

(9) In een evaluatie in 2015 van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 werd geconcludeerd dat die verordeningen relevant en in grote lijnen samenhangend waren, aanzienlijke emissiebesparingen hebben gegenereerd en tevens kosteneffectiever waren dan oorspronkelijk verwacht. Hiermee hebben de verordeningen een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt. ***In deze evaluatie werd echter ook geconcludeerd dat de werkelijk behaalde CO₂-besparingen aanzienlijk geringer zijn dan de besparingen die gesuggereerd worden door de prestaties bij de***

typegoedkeuringstest, en dat de 'emissiekloof' tussen prestaties tijdens de typegoedkeuringstest en werkelijke prestaties de effectiviteit van de CO₂-prestatienormen aanzienlijk heeft ondermijnd, alsook het consumentenvertrouwen in de potentiële brandstofbesparingen van nieuwe voertuigen.

Or. en

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) De evaluatie van de Commissie van Richtlijn 1999/94/EG¹ bis in 2016 heeft aan het licht gebracht dat een verdere verheldering en vereenvoudiging van de wetgeving noodzakelijk is, zodat deze relevanter, effectiever, efficiënter en coherenter kan worden. Het doel van Aanbeveling (EU) 2017/948¹ ter van de Commissie is aanmoediging van een geharmoniseerde toepassing van Richtlijn 1999/94/EG. Niettemin kunnen beter geformuleerde en nader geharmoniseerde Unievereisten voor de etikettering van auto's met vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie voor consumenten over de voordelen van emissiearme auto's, alsook informatie over luchtverontreinigende stoffen en rijkosten, naast CO₂-emissies en brandstofverbruik, de ingebruikneming van de zuinigste en milieuvriendelijkste auto's in de gehele Unie ondersteunen. Daartoe dient de Commissie Richtlijn 1999/94/EG vóór 31 december 2019 te herzien en een wetgevingsvoorstel dienaangaande in te dienen.

^{1 bis} Richtlijn nr. 1999/94/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's (PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16-19).

^{1 ter} Aanbeveling (EU) 2017/948 van de Commissie van 31 mei 2017 betreffende het gebruik van de brandstofverbruiks- en CO₂-emissiewaarden op basis waarvan typegoedkeuring is verleend en die volgens de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen zijn gemeten, bij het beschikbaar maken van informatie voor de consument overeenkomstig Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 142 van 2.6.2017, blz. 100).

Or. en

Motivering

Consumenten moeten toegang hebben tot realistische brandstofverbruikswaarden om met kennis van zaken aankoopbeslissingen te kunnen nemen. Waarden op EU-etiketten voor brandstofverbruik die op de plaats van verkoop overgelegd worden, moeten aangepast worden zodat zij het gemiddeld brandstofverbruik in het verkeer weergeven, en niet alleen laboratoriummetingen. In een door de Commissie in 2016 uitgevoerde evaluatie van de richtlijn auto-etikettering is aan het licht gekomen dat de algehele efficiëntie ondermijnd wordt doordat de etiketten in de lidstaten niet geharmoniseerd zijn. De effectiviteit van deze etikettering wordt tevens beperkt doordat de etiketten geen informatie geven over luchtvervuilende emissies. Daarom moet de Commissie de bevoegdheid krijgen een herziening uit te voeren.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13) Derhalve moeten voor 2025 en

(13) Derhalve moeten voor 2025 en

2030 reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobiellindustrie ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme en emissievrije voertuigen niet mag worden uitgesteld.

2030 reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030, **en tot de klimaatdoelstellingen voor de lange termijn**. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobiellindustrie ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme en emissievrije voertuigen niet mag worden uitgesteld.

Or. en

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een *specifieke stimulans* op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

Amendement

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een *specifiek beleidsmechanisme* op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

Or. en

Amendement 7

Voorstel voor een verordening

Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) Er moet een specifiek *stimuleringsmechanisme* worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit *kredietmechanisme* moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd.

Amendement

(15) Er moet een specifiek *beleidsmechanisme* worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit *krediet- en debetmechanisme* moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd.

Or. en

Amendement 8

Voorstel voor een verordening

Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) De vaststelling van een benchmark voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU en een goed opgezet mechanisme voor de aanpassing van de specifieke CO₂-doelstelling van een fabrikant op basis van het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in zijn eigen wagenpark moeten een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen te ontwikkelen en op de markt te brengen, terwijl het mogelijk blijft om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.

Amendement

(16) De vaststelling van een *krachtige* benchmark voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU en een goed opgezet mechanisme voor de aanpassing van de specifieke CO₂-doelstelling van een fabrikant op basis van het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in zijn eigen wagenpark moeten een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen te ontwikkelen en op de markt te brengen, terwijl het mogelijk blijft om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.

Or. en

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) Bij de vaststelling van kredieten voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO₂-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO₂-doelstelling. Om een evenwichtige aanpak te waarborgen, moeten grenzen worden gesteld aan het mogelijke niveau van aanpassing binnen dat mechanisme. Dit zal voor stimulansen zorgen die een tijdige uitrol van oplaad- of tankinfrastructuur bevorderen en grote voordelen voor consumenten, het concurrentievermogen en het milieu opleveren.

Amendement

(17) Bij de vaststelling van kredieten voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO₂-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO₂-doelstelling, ***terwijl een fabrikant die de benchmark niet haalt, moet voldoen aan een strengere CO₂-doelstelling.*** Om een evenwichtige aanpak te waarborgen, moeten grenzen worden gesteld aan het mogelijke niveau van aanpassing binnen dat mechanisme. Dit zal voor stimulansen zorgen die een tijdige uitrol van oplaad- of tankinfrastructuur bevorderen en grote voordelen voor consumenten, het concurrentievermogen en het milieu opleveren.

Or. en

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17 bis) Deze oplaad- en tankinfrastructuur moet snel tot stand komen om vertrouwen te wekken bij consumenten van emissiearme en emissievrije voertuigen, en de verscheidene steuninstrumenten, zowel op het niveau van de Unie als van de lidstaten, moeten effectief samenwerken om grote publieke private investeringen te mobiliseren.

Motivering

Dit amendement houdt verband met overweging 17 en vormt de logische voortzetting ervan.

Amendement 11

**Voorstel voor een verordening
Overweging 17 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17 ter) Een succesvolle overgang naar emissievrije mobiliteit vereist een omvattend faciliterend kader in de vorm van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, solide regelingen voor de etikettering van auto's, en krachtige handhaving van de normen inzake luchtkwaliteit en beperking van de klimaatverandering. Met het oog op een rechtvaardige overgang zijn solide steunregelingen voor werknemers in de automobieliindustrie noodzakelijk. Deze overgang vereist voorts een gemeenschappelijk beleidskader voor voertuigen, infrastructuur, elektriciteitsnetwerken, werkgelegenheid en economische stimulansen dat van toepassing is voor de gehele Unie, op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Dit alles vereist versterking van de financieringsinstrumenten van de Unie.

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de overwegingen 4 bis, 17 en 17 bis, en vormt de logische voortzetting ervan.

Amendement 12

**Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)**

(18 bis) *Een nutsparameter die gekoppeld is aan het gewicht van het voertuig is niet langer noodzakelijk. De ontwikkeling van de technologie brengt met zich mee dat zwaardere, grotere voertuigen geen hogere uitstoot meer hoeven te produceren en dat efficiëntieverhogende technologie zoals hybridisatie niet meer verbonden is met CO₂-emissies. Massa als nutsparameter kan er daarom toe leiden dat zwaardere auto's te veel beloond worden. Om te kunnen profiteren van de milieu- en andere voordelen van de productie van lichte en kleine voertuigen, moeten de CO₂-doelstellingen voor personenauto's daarom niet langer worden gedifferentieerd naar voertuigmassa. Aangezien de emissiedoelstellingen voor 2025 en 2030 in relatieve percentages zijn uitgedrukt, is het passend geen nutsparameter op te nemen.*

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen waarmee de nutsparameter massa in bijlage I wordt geschrapt. Zie de motivering aldaar.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Overweging 19

(19) *Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO₂-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische*

Schrappen

nut van de voertuigen op lineaire basis. Handhaving van massa als de nutsparameter wordt als verenigbaar met de bestaande regeling beschouwd. Om de massa van voertuigen voor het wegverkeer beter weer te geven, moet de parameter met ingang van 2025 worden veranderd van massa in rijklare toestand naar de testmassa van het voertuig zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2017/1151 van 1 juni 2017.

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen waarmee de nutsparameter massa in bijlage I wordt geschrapt. Zie de motivering aldaar.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen worden gewijzigd als gevolg van veranderingen in de gemiddelde massa van het wagenpark. Veranderingen in de gemiddelde massa moeten derhalve onverwijld worden weerspiegeld in de berekeningen van de specifieke emissiedoelstelling, en de waarde voor de gemiddelde massa die voor dit doel wordt gebruikt, moet derhalve met ingang van 2025 om de twee jaar worden aangepast.

Schrappen

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen waarmee de nutsparameter massa in bijlage I wordt geschrapt. Zie de motivering aldaar.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentieneutraal en eerlijk te verdelen **op een wijze die de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen weerspiegelt, en met het oog op de wijziging in 2021 naar op de WLTP-gebaseerde specifieke emissiedoelstellingen, moet de hellingshoek van de curve van de grenswaarde worden bepaald op basis van de specifieke emissies van alle voor het eerst in dat jaar geregistreerde voertuigen en moet rekening worden gehouden met de wijziging van de doelstellingen voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021, 2025 en 2030 om een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten te waarborgen. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, moet voor fabrikanten van lichtere, van auto's afgeleide bestelwagens dezelfde benadering worden toegepast als voor autofabrikanten, terwijl voor fabrikanten van voertuigen die in de zwaardere segmenten vallen, een hogere en vaste curve voor de gehele periode moet worden vastgesteld.**

Amendement

(21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentieneutraal en eerlijk te verdelen, **moet** een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten **worden gewaarborgd**.

Or. en

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die

Amendement

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die

technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen het niveau van het maximum **te herzien**, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op de naleving van de doelstelling moeten worden berekend.

technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen het niveau van het maximum **naar beneden bij te stellen**, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op de naleving van de doelstelling moeten worden berekend.

Or. en

Motivering

In de tekst moet duidelijk worden gemaakt dat het alleen zinvol is om bijstelling van het maximum naar beneden mogelijk te maken en eventuele mazen te vermijden die het aandeel eco-innovaties kunnen vergroten.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

(28) ***De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO₂/km aan nichefabrikanten waarborgt dat de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming zijn met die welke grote fabrikanten met betrekking tot die doelstelling leveren.*** Uit ervaring blijkt ***echter*** dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO₂-doelstellingen te halen en, ***wat de vanaf 2025 gestelde doelstellingen betreft***, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid

Amendement

(28) Uit ervaring blijkt dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO₂-doelstellingen te halen en wordt het ***daarom*** niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

te maken.

Or. en

Motivering

Uit ervaring blijkt dat nichefabrikanten, die tussen de 10 000 en 300 000 auto's per jaar produceren, hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO₂-doelstellingen te halen. Daarom wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken. Het nog langer toekennen van afwijkingen heeft nadelen voor de concurrentieneutraliteit en kan tot gevolg hebben dat de verordening aan effectiviteit inboet.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 38 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(38 bis) *Het is van kritiek belang om rekening te houden met de onafwendbare sociale gevolgen van de overgang naar een koolstofarme automobielsector en proactief te zijn bij de aanpak van de onvermijdelijke implicaties voor de werkgelegenheid, die het voelbaarst zullen zijn in bepaalde gebieden die het zwaarst getroffen worden. Het is daarom van uiterst belangrijk dat de huidige maatregelen ter vergemakkelijking van de overgang naar een koolstofarme automobielsector tevens vergezeld gaan van gerichte programma's voor het opnieuw inzetten, de omscholing en de bijscholing van werknemers, alsmede opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk, die worden uitgevoerd in nauwe samenspraak met de sociale partners. Dergelijke inspanningen moeten mede worden gefinancierd met daarvoor bestemde inkomsten uit de geïnde bijdragen voor overtollige emissies.*

Or. en

De inkomsten uit de geïnde bijdragen voor overtollige emissies moeten worden aangewend ter bevordering van het omscholen en bijscholen van werknemers en het opnieuw inzetten van arbeidskrachten, om zo in nauwe samenwerking met de sociale partners een bijdrage te leveren aan een rechtvaardige overgang naar een koolstofarme economie, met name in gebieden die het zwaarst getroffen worden door de overgang van de automobielsector.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO₂-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)²³ en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector²⁴ moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van dergelijke gegevens te waarborgen en **indien nodig** de procedures te ontwikkelen om de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te **identificeren en** te verzamelen.

Amendement

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO₂-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)²³ en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector²⁴ moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. ***De betrouwbaarste manier om de werkelijke representativiteit van de typegoedkeuringswaarden te garanderen is door een test in te voeren die de werkelijke CO₂-emissies meet, waarbij de Commissie de bevoegdheid moet krijgen deze test te ontwikkelen. Deze test moet worden ontwikkeld via gedelegeerde handelingen en uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening worden ingevoerd. In de tussentijd, en totdat de test van toepassing wordt, moet naleving worden gegarandeerd door gebruikmaking van door fabrikanten te rapporteren gegevens afkomstig van brandstofverbruikmeters, in combinatie met een niet te overschrijden grenswaarde***

van maximaal 15 % boven de typegoedkeuringswaarden, die vanaf 2021 worden gemeten aan de hand van de WLTP-test. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van dergelijke gegevens te waarborgen en de procedures te ontwikkelen om de gegevens **over brandstofverbruik** voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te verzamelen.

²³ High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

²⁴ Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

²³ High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

²⁴ Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen op artikel 12. Zie de motivering aldaar.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 41 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(41 bis) Momenteel bestaat er geen geharmoniseerde methode voor de beoordeling van emissies van lichte voertuigen gedurende de volledige levenscyclus. Het is zinvol dat de Commissie uiterlijk eind 2026 een dergelijk analyse beschikbaar stelt om een breed beeld te scheppen van koolstofemissies door de sector lichte voertuigen. Daartoe moet de Commissie door middel van gedelegeerde

handelingen een gemeenschappelijke Uniemethode ontwikkelen aan de hand waarvan fabrikanten vanaf 2025 consistent gegevens kunnen rapporteren over de CO₂-emissies tijdens de levenscyclus van alle brandstoftypen en aandrijfsystemen die zij op de markt hebben gebracht. De methode moet tevens stroken met de relevante ISO-normen en rekening houden met het aardopwarmingsvermogen van emissies van bron tot wiel, van tank tot wiel en aan het einde van de levensduur van een voertuig. De analyse van de Commissie moet berusten op de door fabrikanten gerapporteerde gegevens, alsook op eventuele andere beschikbare, relevante gegevens.

Or. en

Motivering

Weliswaar is de huidige verordening in feite een instrument om uitlaatemissies terug te brengen, maar er bestaat geen duidelijk begrip van de emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van diverse brandstoftypen. De Commissie moet zich toeleggen op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke procedure voor melding van deze gegevens door fabrikanten van de oorspronkelijke uitrusting (OEM's). De Commissie dient de emissies van bron tot wiel te analyseren, zodat de toekomstige beleidsvorming in de sector op beter geïnformeerde basis verloopt.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst

(42) Volgens planning wordt in 2024 beoordeeld welke voortgang is geboekt op grond van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten]. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende

Amendement

(42) De doeltreffendheid van deze verordening moet reeds in 2023 worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen alsook van de voortgang bij het halen van de doelen binnen de gestelde termijn mogelijk te maken.

beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

Or. en

Motivering

Het jaar van de herziening moet iets naar voren worden gehaald om tijdig een beeld te vormen van de geboekte voortgang en om vast te kunnen stellen of de gestelde doelen worden gehaald.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 46

Door de Commissie voorgestelde tekst

(46) Teneinde niet-essentiële onderdelen in de bepalingen van deze verordening te wijzigen of aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van wijzigingen van de bijlagen II en III wat betreft gegevensvereisten en gegevensparameters, ten aanzien van aanvullingen van de regels voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking van de specifieke emissiedoelstellingen, voor de inhoud van aanvragen van een afwijking en voor de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO₂-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M0 en TM0, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO₂/km en van de in artikel 14, lid 3, vermelde formules in bijlage I. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in

Amendement

(46) Teneinde niet-essentiële onderdelen in de bepalingen van deze verordening te wijzigen of aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van wijzigingen van de bijlagen II en III wat betreft gegevensvereisten en gegevensparameters, ***ten aanzien van de vaststelling van de regels en procedures voor de in artikel 7, lid 8 bis, bedoelde melding van emissies voor de gehele levenscyclus***, ten aanzien van aanvullingen van de regels voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking van de specifieke emissiedoelstellingen, voor de inhoud van aanvragen van een afwijking en voor de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO₂-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M0 en TM0, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO₂/km, ***voor de ontwikkeling van een test die de werkelijke CO₂-emissies meet, zoals bedoeld in artikel 12, lid 1 bis***, en van de

overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

in artikel 14, lid 3, vermelde formules in bijlage I. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

Or. en

Motivering

Noodzakelijke aanpassing die voortvloeit uit de nieuwe gedelegeerde bevoegdheden uit hoofde van artikel 7, lid 8 bis, en artikel 12, lid 1 bis - zie de motiveringen aldaar.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de goede werking van de interne markt te garanderen.

Amendement

1. In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om ***de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen en*** de goede werking van de interne markt te garanderen.

Or. en

Motivering

Zoals de titel al aangeeft, is het doel van de verordening een bijdrage te leveren aan de algehele klimaatdoelstellingen van de Unie, en het is daarom belangrijk dit in artikel 1 te benadrukken.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

Amendement

a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **25 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

Or. en

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;

Amendement

b) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **25 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;

Or. en

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen een benchmark gelijk aan een marktaandeel van 20 % van de verkoop van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2025, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.3, en bijlage I, deel B, punt 6.3.

Or. en

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 5 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **30 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **50 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 5 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende

b) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende

doelstelling gelijk aan een vermindering van **30 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

doelstelling gelijk aan een vermindering van **50 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Or. en

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 5 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen een benchmark gelijk aan een marktaandeel van 50 % van de verkoop van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2030, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.3, en bijlage I, deel B, punt 6.3.

Or. en

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

g) "massa in rijklare toestand ": de massa van de personenauto of het lichte bedrijfsvoertuig in rijklare toestand met carrosserie, zoals vermeld in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage I, punt 2.6, bij Richtlijn 2007/46/EG;

Schrappen

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen waarmee de nutsparameter massa in bijlage I wordt geschrapt. Zie de motivering aldaar.

Amendement 31

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – lid 1 – letter i**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

i) "voetafdruk": de gemiddelde spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals aangegeven in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage I, afdelingen 2.1 en 2.3, bij Richtlijn 2007/46/EG;

Schrappen

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen waarmee de nutsparameter massa in bijlage I wordt geschrapt. Zie de motivering aldaar.

Amendement 32

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – lid 1 – letter l**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

l) "testmassa": testmassa van een personenauto of licht bedrijfsvoertuig zoals vermeld in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage XXI, punt 3.2.25, bij Verordening (EU) 2017/1151;

Schrappen

Or. en

Motivering

Dit amendement houdt verband met de amendementen waarmee de nutsparameter massa in bijlage I wordt geschrapt. Zie de motivering aldaar.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 8 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie **kan** nadere voorschriften **vaststellen** voor de procedures om dergelijke afwijkingen te rapporteren en er bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies rekening mee te houden. Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Amendement

De Commissie **stelt** nadere voorschriften **vast** voor de procedures om dergelijke afwijkingen te rapporteren en er bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies rekening mee te houden. Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Or. en

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 bis. Vanaf 1 januari 2025 rapporteren fabrikanten aan de Commissie de CO₂-emissies tijdens de levenscyclus van de voertuigtypen die zij na 1 januari 2025 in de handel brengen, op basis van een op EU-niveau geharmoniseerde methode. De Commissie krijgt daartoe de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door gedetailleerde regels te ontwikkelen inzake de procedures voor het rapporteren van CO₂-emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van alle op de EU-markt beschikbare brandstoftypen en aandrijfsystemen.

Vóór 31 december 2026 stelt de Commissie een analyse beschikbaar van de emissies gedurende de gehele levensduur van nieuwe lichte voertuigen in de Unie, zodat toekomstige

beleidsinspanningen op het gebied van emissiebeperking in de sector beter gestuurd kunnen worden. De analyse wordt openbaar gemaakt.

Or. en

Motivering

Weliswaar is de huidige verordening in feite een instrument om uitlaatemissies terug te brengen, maar er bestaat geen duidelijk begrip van de emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van diverse brandstoftypen. De Commissie moet zich toeleggen op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke procedure voor melding van deze gegevens door fabrikanten van de oorspronkelijke uitrusting (OEM's). De Commissie dient de emissies van bron tot wiel te analyseren, zodat de toekomstige beleidsvorming in de sector op beter geïnformeerde basis verloopt.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie.

Amendement

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie ***en worden aangewend voor beleidsmaatregelen die ertoe strekken om in nauwe samenwerking met de sociale partners omscholing en het opnieuw inzetten van arbeidskrachten in de automobielsector te bevorderen en zo een bijdrage te leveren aan een rechtvaardige overgang naar een koolstofarme economie.***

Or. en

Motivering

De inkomsten uit overtollige emissies dienen te worden aangewend om in nauwe samenspraak met de sociale partners omscholing en bijscholing van werknemers en het opnieuw inzetten van arbeid te bevorderen, en zo bij te dragen aan een rechtvaardige overgang naar een koolstofarme economie, met name in gebieden die het zwaarst getroffen worden door de overgang binnen de automobielsector.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. De aanvraag wordt uiterlijk op 31 oktober van het eerste jaar waarin de afwijking geldt, ingediend.

Amendement

3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type **personenauto of** licht bedrijfsvoertuig, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. De aanvraag wordt uiterlijk op 31 oktober van het eerste jaar waarin de afwijking geldt, ingediend.

Or. en

Motivering

Correctie van een omissie in de tekst.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Een aanvraag voor een afwijking van de overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4, berekende specifieke emissiedoelstelling mag worden ingediend door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's. Deze aanvraag mag door een fabrikant

Amendement

Schrappen

worden ingediend voor zichzelf, of voor zichzelf samen met om het even welke van de met hem verbonden ondernemingen. De aanvraag wordt bij de Commissie ingediend en bevat de volgende informatie:

- a) alle in lid 2, onder a) en c), genoemde informatie, inclusief, indien van toepassing, informatie over verbonden ondernemingen;*
- b) een doelstelling die een vermindering met 45 % is van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007 of, als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een vermindering met 45 % is van het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van deze ondernemingen in 2007.*

Als geen informatie over de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, bepaalt de Commissie een equivalente verminderingsdoelstelling op basis van de best beschikbare technologie voor de vermindering van CO₂-emissies die in personenauto's van vergelijkbare massa wordt ingezet, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type van auto. Deze doelstelling wordt door de aanvrager voor de toepassing van punt b) gebruikt.

De Commissie kent de fabrikant een afwijking toe wanneer is aangetoond dat de in dit lid bedoelde criteria voor de afwijking zijn vervuld.

Or. en

Motivering

Uit ervaring blijkt dat nichefabrikanten, die tussen de 10 000 en 300 000 auto's per jaar produceren, hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO₂-doelstellingen te halen. Daarom wordt het niet zinvol geacht om onderscheid te maken tussen deze twee categorieën fabrikanten. Het nog langer toekennen van afwijkingen heeft nadelen voor de concurrentieneutraliteit en kan tot gevolg hebben dat de verordening aan effectiviteit inboet.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Met deze technologieën wordt alleen rekening gehouden indien de methode die voor de beoordeling ervan wordt gebruikt, verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten kan opleveren.

Amendement

Met deze technologieën wordt alleen rekening gehouden indien de methode die voor de beoordeling ervan wordt gebruikt, verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten kan opleveren, **en alleen totdat de met de WLTP gemeten waarde niet wordt aangevuld of vervangen door andere gegevens die representatiever zijn voor werkelijke emissies.**

Or. en

Motivering

Indien de werkelijke emissiewaarde op grond van de huidige verordening wordt gemeten, worden deze innovatieve technologieën volledig verwerkt in de officiële emissiewaarde. Daardoor zijn extra kredieten niet van toepassing.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1 – alinea 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie kan het maximum met ingang van 2025 **aanpassen**. Die **aanpassingen** vinden door middel van uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 16 plaats.

Amendement

De Commissie kan het maximum met ingang van 2025 **naar beneden bijstellen**. Die **bijstellingen** vinden door middel van uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 16 plaats.

Or. en

Motivering

In de tekst moet duidelijk worden gemaakt dat het alleen zinvol is om bijstelling van het maximum naar beneden mogelijk te maken en eventuele mazen te vermijden die het aandeel eco-innovaties kunnen vergroten.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden. ***Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.***

Amendement

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden.

Or. en

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Om de in lid 1 bedoelde representativiteit te waarborgen, moet naleving worden gemeten door middel van een test die de werkelijke CO₂-emissies meet. Ter aanvulling van deze verordening is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen door uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening de test te ontwikkelen die de werkelijke CO₂-emissies meet.

Or. en

Motivering

Het groeiende verschil tussen officiële en werkelijke CO₂-emissiewaarden heeft een belangrijke weerslag op de samenleving als geheel. De overstap van NEDC naar WLTP zal waarschijnlijk representatievere typegoedkeuringscijfers voor CO₂-emissies opleveren, maar naar verwachting wordt de kloof niet volledig gedicht. Om de degelijkheid van deze verordening te waarborgen en ervoor te zorgen dat de verordening inderdaad de

emissiebeperkingen oplevert die zij tot stand moet brengen, is het zinvol een goede RDE-test voor CO₂-emissies te ontwikkelen en in de periode waarin deze test nog niet in werking is getreden, bijkomende verificatie uit te voeren en een overschrijdingsplafond in te voeren.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. In de periode dat de test die de werkelijke CO₂-emissies meet nog niet in werking is getreden, wordt naleving gemeten op grond van gegevens van brandstofverbruiksmeters, waarbij een niet te overschrijden grens wordt gehanteerd van maximaal 15 % boven de specifieke CO₂-emissies van een fabrikant die gemeten worden ten behoeve van typegoedkeuringsprocedures, met ingang van 2021 overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007.

Or. en

Motivering

Zelfde motivering als voor artikel 12, lid 1 bis.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die werkelijke representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.

Or. en

Motivering

Zelfde motivering als voor artikel 12, lid 1 bis.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie *kan de in dit artikel bedoelde maatregelen* door middel van uitvoeringshandelingen volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure *vaststellen*.

Amendement

3. De Commissie *stelt gedetailleerde regels vast inzake de procedures voor de rapportering van gegevens afkomstig van brandstofverbruiksmeters* door middel van uitvoeringshandelingen volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Or. en

Motivering

Zelfde motivering als voor artikel 12, lid 1 bis.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) uiterlijk 31 oktober 2022 wordt de in bijlage I, deel B, punten 1 tot en met 5, bedoelde waarde M_0 aangepast aan de gemiddelde massa in rijklare toestand van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren 2019, 2020 en 2021. Die nieuwe waarde M_0 is van toepassing in 2024;

Amendement

Schrappen

Or. en

Motivering

Schrapping van deze drie punten zodat massa als parameter kan worden geschrapt.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) uiterlijk 31 oktober 2022 wordt de indicatieve TM_0 voor 2025 bepaald als de respectieve gemiddelde testmassa van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2021;

Schrappen

Or. en

Motivering

Schrapping van deze drie punten zodat massa als parameter kan worden geschrapt.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d) uiterlijk 31 oktober 2024 worden de in bijlage I, delen A en B, bedoelde waarden TM_0 aangepast aan de respectieve gemiddelde testmassa van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande twee kalenderjaren met ingang van 2022 en 2023. Deze nieuwe respectieve TM_0 is van toepassing met ingang van 1 januari van het kalenderjaar dat volgt op de datum van de aanpassing.

Schrappen

Or. en

Motivering

Schrapping van deze drie punten zodat massa als parameter kan worden geschrapt.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. In **2024** dient de Commissie bij het

1. In **2023** dient de Commissie bij het

PE619.135v01-00

36/49

PR\1147701NL.docx

Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met een voorstel tot wijziging van de verordening. In dit verslag komen onder andere de volgende onderwerpen aan de orde: de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden, de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad verslag is uitgebracht²⁹.

Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met een voorstel tot wijziging van de verordening, *om de voor het gehele EU-wagenpark geldende CO₂-emissiedoelstelling en de benchmark voor emissiearme en emissievrije voertuigen te bevestigen of naar boven bij te stellen, overeenkomstig artikel 1*. de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden, de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad verslag is uitgebracht²⁹.

²⁹ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

²⁹ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Or. en

Motivering

Het jaar van de herziening moet iets naar voren worden gehaald om tijdig een beeld te vormen van de geboekte voortgang en om vast te kunnen stellen of de gestelde doelen worden gehaald.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en *kan*, indien nodig, de procedures voor de meting van CO₂-emissies als bepaald in Verordening (EG)

Amendement

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en *herziet*, indien nodig, de procedures voor de meting van CO₂-emissies als bepaald in Verordening (EG)

nr. 715/2007 *herzien*. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO₂-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen .

nr. 715/2007. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO₂-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen .

Or. en

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 3 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Vóór 31 december 2019 herziert de Commissie Richtlijn 1999/94/EG en dient zo nodig een relevant voorstel in om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik, CO₂-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel zijn gebracht.

Or. en

Motivering

Consumenten moeten toegang hebben tot realistische brandstofverbruikswaarden om met kennis van zaken aankoopbeslissingen te kunnen nemen. Waarden op EU-etiketten voor brandstofverbruik die op de plaats van verkoop overgelegd worden, moeten aangepast worden zodat zij het gemiddeld brandstofverbruik in het verkeer weergeven, en niet alleen laboratoriummetingen. In een door de Commissie in 2016 uitgevoerde evaluatie van de richtlijn auto-etikettering is aan het licht gekomen dat de algehele efficiëntie ondermijnd wordt doordat de etiketten in de lidstaten niet geharmoniseerd zijn. De effectiviteit van deze etikettering wordt tevens beperkt doordat de etiketten geen informatie geven over luchtvervuilende emissies. Daarom moet de Commissie de bevoegdheid krijgen een herziening uit te voeren.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij [artikel 37] van [Verordening (EU) [...]] van het Europees Parlement en de Raad⁴⁹ ingestelde **Comité van de energie-unie**. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰.

⁴⁹ **Verordening (EU) [.../...]** van het Europees Parlement en de Raad betreffende de governance van de energie-unie (PB L ..., ...).

⁵⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij **artikel 26** van **Verordening (EU) nr. 525/2013** van het Europees Parlement en de Raad ingestelde **Comité klimaatverandering**. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰.

⁵⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Or. en

Motivering

Met dit amendement wordt het standpunt van het Parlement in overeenstemming gebracht met het dossier 'Governance van de energieunie'.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening
Artikel 16 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De in artikel 7, lid 7, tweede alinea, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening]

Amendement

1. De in artikel 7, lid 7, tweede alinea, **artikel 7, lid 8 bis**, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, **artikel 12, lid 1 bis**, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [de datum van

voor *onbepaalde tijd* aan de Commissie toegekend .

inwerkingtreding van deze verordening] voor *een periode van vijf jaar* aan de Commissie toegekend. *De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.*

Or. en

Motivering

Terug naar de aanvankelijke duur van de bevoegdheidsdelegatie van vijf jaar, waarbij de Commissie verslag moet uitbrengen over haar gebruik van de bevoegdheidsdelegatie, en toevoeging van de twee nieuw ingevoerde bevoegdheden.

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 7, lid 7, tweede alinea, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement

2. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 7, lid 7, tweede alinea, **artikel 7, lid 8 bis**, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, **artikel 12, lid 1 bis**, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Or. en

Motivering

Toevoeging van de twee nieuw ingevoerde bevoegdheden.

Amendement 54

**Voorstel voor een verordening
Artikel 16 – lid 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Een overeenkomstig artikel 7, lid 7, tweede alinea, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Amendement

4. Een overeenkomstig artikel 7, lid 7, tweede alinea, **artikel 7, lid 8 bis**, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, **artikel 12, lid 1 bis**, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Or. en

Motivering

Toevoeging van de twee nieuw ingevoerde bevoegdheden.

Amendement 55

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – deel A – punt 6.2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

[...]

Amendement

Schrappen

Or. en

Motivering

Doelen voor de beperking van CO₂-uitstoot moeten zo worden gesteld dat ze het meest kosteneffectief zijn. De huidige doelen zijn bepaald door rekening te houden met de massa van het voertuig. In essentie betekent dit dat hoe zwaarder de auto is, des te soepeler de doelen zijn. Vermindering van het gewicht van het voertuig wordt beschouwd als een zeer efficiënte technische optie voor beperking van CO₂-emissies en brandstofverbruik door voertuigen. Daarom is het beter om de voertuigmarkt als een eenheid te behandelen, en dan ook geen aanpassingsfactor voor massa verplicht te stellen die is vastgesteld ten opzichte van de gemiddelde massa op de markt.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel A – punt 6.3 – alinea 3 – subparagraaf 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

ZLEV factor = $(1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **1,0**; in dat geval wordt de ZLEV factor afhankelijk van het geval op 1,05 of **1,0** vastgesteld;

Amendement

ZLEV factor = $(1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **0,95**; in dat geval wordt de ZLEV factor afhankelijk van het geval op 1,05 of **0,95** vastgesteld;

Or. en

Amendement 57

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel A – punt 6.3 – alinea 4 – subparagraaf 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 **15 %** en vanaf 2030 **30 %**.

Amendement

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 **20 %** en vanaf 2030 **50 %**.

Or. en

Amendement 58

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 6.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

[...]

Schrappen

Or. en

Motivering

Doelen voor de beperking van CO₂-uitstoot moeten zo worden gesteld dat ze het meest kosteneffectief zijn. De huidige doelen zijn bepaald door rekening te houden met de massa van het voertuig. In essentie betekent dit dat hoe zwaarder de auto is, des te soepeler de doelen zijn. Vermindering van het gewicht van het voertuig wordt beschouwd als een zeer efficiënte technische optie voor beperking van CO₂-emissies en brandstofverbruik door voertuigen. Daarom is het beter om de voertuigmarkt als een eenheid te behandelen, en dan ook geen aanpassingsfactor voor massa verplicht te stellen die is vastgesteld ten opzichte van de gemiddelde massa op de markt.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 6.3.1 – alinea 3 – subparagraaf 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ZLEV factor = $(1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **1,0**; in dat geval wordt de ZLEV factor afhankelijk van het geval op 1,05 of **1,0** vastgesteld;

ZLEV factor = $(1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **0,95**; in dat geval wordt de ZLEV factor afhankelijk van het geval op 1,05 of **0,95** vastgesteld;

Or. en

Amendement 60

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 6.3.1 – alinea 4 – subparagraaf 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

x = **15 %**.

x = **20 %**.

Or. en

Amendement 61

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 6.3.2 – alinea 3 – subparagraaf 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

ZLEV factor = $(1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **1,0**; in dat geval wordt de ZLEV factor afhankelijk van het geval op 1,05 of **1,0** vastgesteld;

Amendement

ZLEV factor = $(1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **0,95**; in dat geval wordt de ZLEV factor afhankelijk van het geval op 1,05 of **0,95** vastgesteld;

Or. en

Amendement 62

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 6.3.2 – alinea 4 – subparagraaf 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

x = **30 %**.

Amendement

x = **50 %**.

Or. en

TOELICHTING

Betere emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen kunnen in potentie CO₂-emissies beperken en tegelijkertijd bijdragen aan het terugdringen van broeikasgasemissies en het beperken van de klimaatverandering. Tegelijkertijd kunnen de juiste normen consumenten aanzienlijke brandstofbesparingen opleveren en een betere luchtkwaliteit voor onze burgers tot stand brengen.

De rapporteur is van mening dat het stellen van de juiste CO₂-doelen voor voertuigen cruciaal is voor de decarbonisatie van de economie, zoals bepaald in de Overeenkomst van Parijs. Dit is nodig wanneer de Unie een eerlijk aandeel wil leveren aan de wereldwijde klimaatinspanningen, maar ook om het concurrentievermogen van de Europese automobielsector veilig te stellen.

In het geglobaliseerde landschap van de automobielsector voltrekken zich momenteel snelle veranderingen. De Europese industrie kan zich aanpassen aan de veranderende vraag door zich sterker te richten op innovatie en nieuwe technologieën. Voorts zullen onomkeerbare ontwikkelingen in de batterij- en brandstofceltechnologie de komende jaren naar verwachting leiden tot een snellere toename van het mondiale marktaandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen.

De rapporteur onderkent dat de reeds geldende ambitieuze normen voor beperking van CO₂-emissies tot nu toe de aanzet hebben gegeven tot verdere innovatie. Voorts is de automobielsector een economische sector die al betaalbare emissiebeperkings technologieën kent, en deze technologieën kunnen een meer rendabele en uitgebreide transformatie mogelijk maken. Gezien het bovenstaande moeten de in deze verordening gestelde CO₂-doelstellingen en benchmarks voor emissiearme en emissievrije voertuigen ambitieus genoeg zijn om te stroken met de klimaatdoelstellingen van de Unie, en tevens moeten zij een effectieve technologische overgang naar een koolstofarme economie ondersteunen.

Het stellen van de juiste CO₂-doelstellingen en de vereiste bedrijfsmechanismen ter ondersteuning van emissiearme en emissievrije voertuigen is belangrijk voor de totstandbrenging van technologie-neutraliteit, voorkoming van marktverstoringen en stimulering van technologieproductie en -ontwikkeling binnen de EU. Om te kunnen garanderen dat we ons houden aan onze klimaattoezeggingen en daarbij het concurrentievermogen van de automobielsector waarborgen, moeten de CO₂-beperkingen vanaf 2025 vast verankerd zijn. Wanneer de doelstellingen voor beperking pas in 2030 gehaald moeten zijn, zal er uiteindelijk alleen sprake zijn van een theoretische daling van de CO₂-emissies. Daarom moet de huidige verordening krachtigere en ambitieuzere doelstellingen stellen voor CO₂-beperkingen en emissiearme en emissievrije voertuigen. Alleen dan kan de EU haar klimaattoezeggingen op de lange termijn waarmaken en tevens leveren dergelijke doelstellingen voordelen op voor onze burgers en consumenten.

De rapporteur is van mening dat ambitieuze doelstellingen voor CO₂-beperking voor lichte voertuigen en een sterke en stabiele thuismarkt voor emissiearme en emissievrije voertuigen economische groei kunnen stimuleren en daarbij het concurrentievermogen van de Europese industrie kunnen vergroten. Wanneer de afhankelijkheid van ingevoerde olie en aardolieproducten verschuift naar binnenlands opgewekte energie en elektriciteit, zal dit naar verwachting leiden tot groei van zowel het bbp als van de binnenlandse werkgelegenheid in de elektriciteitsvoorziening en de daarmee verbonden sectoren. De overgang naar

koolstofarme mobiliteit zal tevens groei teweegbrengen in de toeleveringsketen van motorvoertuigen en de werkgelegenheid in de betreffende industriële sectoren stimuleren. De aanvankelijke kosten van de aanschaf van voertuigen zullen, naar wordt aangenomen, tijdelijk hoger liggen. Toch zullen consumenten, zowel de eigenaars van nieuwe voertuigen als van tweedehandsvoertuigen, op de langere termijn profiteren van een sterke daling van de totale kosten van het autobezit, aangezien zij veel minder zullen betalen voor brandstof en het onderhoud van hun auto. Naar verwachting blijft er dan meer geld over dat consumenten kunnen besteden aan andere goederen en diensten waarmee zij een impuls geven aan reële inkomens, consumentenuitgaven en een verdere groei van het bbp.

De overgang naar alternatieve aandrijfsystemen zal gepaard gaan met structurele veranderingen in de waardeketen van de automobielsector. Daarom is het noodzakelijk dat serieus rekening wordt gehouden met de onvermijdelijke sociale gevolgen van de overgang naar een koolstofarme automobielsector. Evenzeer belangrijk is dat de Europese Unie zich proactief opstelt bij de aanpak van de gevolgen voor de arbeidsmarkt, die met name pregnant zullen zijn in de zwaarst getroffen gebieden. Huidige beleidsmaatregelen moeten daarom gepaard gaan met gerichte programma's voor terugkeer naar de arbeidsmarkt, omscholing en bijscholing van werknemers. Opleidingsprogramma's en initiatieven voor het zoeken naar werk moeten in nauwe samenspraak met alle betrokken sociale partners worden uitgevoerd. Deze inspanningen moeten medegefinancierd worden uit de premies die op grond van deze verordening betaald worden voor extra emissies.

Een succesvolle overgang naar emissiearme en emissievrije mobiliteit vereist een coherent beleidskader voor voertuigen, infrastructuur, elektriciteitsnetwerken, werkgelegenheidsprogramma's en economische stimulansen in de hele EU, op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Dit gaat hand in hand met de correcte uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Deze infrastructuur moet onverwijld tot stand komen om vertrouwen te wekken bij consumenten en potentiële kopers van emissiearme en emissievrije voertuigen. De verschillende steunregelingen op het niveau van de EU en de lidstaten moeten effectief samenwerken door aanzienlijke publieke en private investeringen te mobiliseren.

De rapporteur benadrukt dat consumenten realistische brandstofverbruikswaarden nodig hebben om met kennis van zaken aankoopbeslissingen te kunnen nemen. Deze informatie zal vervolgens bijdragen tot herstel van het consumentenvertrouwen. Beter geformuleerde en nader geharmoniseerde Unievereisten voor de etikettering van auto's zullen helpen om consumenten vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie te geven over de voordelen van emissievrije en emissiearme voertuigen. Deze etikettering moet informatie bevatten over luchtverontreinigende stoffen, CO₂-emissies en brandstofverbruik, alsook over de rijkosten. De juiste auto-etikettering ondersteunt tevens de ingebruikneming van de zuinigste en milieuvriendelijkste auto's in de gehele Europese Unie.

De steeds groter wordende kloof tussen officiële typegoedkeuringscijfers en werkelijke CO₂-emissies van nieuwe personenauto's is alarmerend. Deze kloof bedroeg in 2015 42 % en groeit nog steeds. De rapporteur vindt het zorgwekkend dat deze kloof in grote mate afbreuk doet aan de effectiviteit van de huidige CO₂-verordeningen en verlangt onmiddellijke aandacht voor de normen in de verordeningen van na 2020. De overstap van NEDC naar WLTP zal waarschijnlijk representatievere CO₂-emissiecijfers in de typegoedkeuring opleveren, maar naar verwachting wordt de werkelijke emissiekloof hiermee niet volledig gedicht. Deze groeiende kloof heeft grote gevolgen voor consumenten, luchtkwaliteit, steden

en beleidsmakers, en moet serieus en effectief worden aangepakt.

Naar mening van de rapporteur is de invoering van een test die de werkelijke CO₂-emissies meet de betrouwbaarste manier om de werkelijke representativiteit van typegoedkeuringswaarden te waarborgen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen deze test te ontwikkelen. In de periode voordat deze test in werking treedt en van toepassing wordt, moet naleving worden gewaarborgd door gebruik te maken van gegevens uit de brandstofverbruiksmeters die door fabrikanten worden gerapporteerd, en door een nog vast te stellen NTE-grenswaarde te hanteren.

Op de langere termijn wil de rapporteur garanderen dat er een duidelijk begrip bestaat van de emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van diverse brandstoftypen. Met deze informatie kan toekomstig beleid in deze sector beter vorm krijgen, zodat een serieuze beperking van emissies in de gehele waardeketen kan worden gegarandeerd.

BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN

BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN
VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE



ADVIESGROEP
VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN

Brussel, 14 maart 2018

ADVIES

**AAN HET EUROPEES PARLEMENT,
DE RAAD
DE COMMISSIE**

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)
COM(2017)0676 van 15.12.2016 – 2017/0293(COD)**