



**2017/0293(COD)**

28.5.2018

# **AMENDEMENTEN**

## **63 - 344**

**Ontwerpverslag**  
**Miriam Dalli**  
(PE619.135v01-00)

Vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)

Voorstel voor een verordening  
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))



**Amendement 63**  
**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(1) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup> en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>15</sup> zijn herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.

---

<sup>14</sup> Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

<sup>15</sup> Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

*Amendement*

(1) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup> en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>15</sup> zijn herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd, **hetgeen wijst op de gebrekkige prestaties ervan**. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.

---

<sup>14</sup> Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

<sup>15</sup> Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

Or. fr

**Amendement 64**  
**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) Met het oog op een samenhangende en doeltreffende overgang na deerschikking en intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moet deze verordening met ingang van 1 januari 2020 van toepassing zijn. Het is echter aangewezen de CO<sub>2</sub>-emissienormen en de modaliteiten voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met **2024** te handhaven.

*Amendement*

(2) Met het oog op een samenhangende en doeltreffende overgang na deerschikking en intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moet deze verordening met ingang van 1 januari 2020 van toepassing zijn. Het is echter aangewezen de CO<sub>2</sub>-emissienormen en de modaliteiten voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met **2025** te handhaven.

Or. en

*Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

**Amendement 65**

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

**Voorstel voor een verordening**

**Overweging 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) Met het oog op een samenhangende en doeltreffende overgang na deerschikking en intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moet deze verordening met ingang van 1 januari 2020 van toepassing zijn. Het is echter aangewezen de CO<sub>2</sub>-emissienormen en de modaliteiten voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met **2024** te handhaven.

*Amendement*

(2) Met het oog op een samenhangende en doeltreffende overgang na deerschikking en intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moet deze verordening met ingang van 1 januari 2020 van toepassing zijn. Het is echter aangewezen de CO<sub>2</sub>-emissienormen en de modaliteiten voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met **2025** te handhaven.

Or. en

**Amendement 66**  
**Paul Brannen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) *In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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.*

*Amendement*

(3) *De vervoerssector is de enige sector in de EU waar broeikasgasemissies nog steeds toenemen. Het wegvervoer is goed voor circa een vijfde van de totale emissies van koolstofdioxide in de EU, en lichte bedrijfsvoertuigen voor circa 15 %. 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.*

---

<sup>17</sup> *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 67**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) *In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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.*

*Amendement*

(3) *Gezien de klimaatverbintenissen van de Unie en de lidstaten uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs en de noodzaak om alle sectoren van de economie tegen 2050 volledig koolstofvrij te maken, moet de decarbonisatie van de gehele vervoerssector worden versneld. Voor dit doeleinde is het van kritiek belang om de broeikasgasemissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen naar nul terug te brengen. De uitstoot door het vervoer van luchtverontreinigende stoffen die ernstige schade toebrengen aan het milieu en de gezondheid, aangezien zij de oorzaak zijn van het voortijdig overlijden van 400 000 Europeanen per jaar, moet ook onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten daarom na 2020 verder worden verlaagd en emissiearme en emissievrije voertuigen moeten op grote schaal in het verkeer worden gebracht om tegen 2025 en 2030 een belangrijk marktaandeel te veroveren.*

---

<sup>17</sup> 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 68**  
**Mireille D'Ornano**

## Voorstel voor een verordening

### Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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.

---

<sup>17</sup> 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) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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 vermindering van de broeikasgasemissies is momenteel nog steeds onvoldoende, waardoor het onwaarschijnlijk is dat deze doelstellingen als zodanig zullen worden behaald. Als de uitstoot van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen afkomstig van voor elektriciteitsproductie gebruikte fossiele energie onverwijld drastisch moet worden verlaagd, moet ook de uitstoot door het vervoer 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.

---

<sup>17</sup> 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. fr

## Amendement 69

### Kateřina Konečná

## Voorstel voor een verordening

### Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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.***

---

<sup>17</sup> 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) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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 decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en tegen 2050 moet er een duidelijke trend zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen om de verbintenissen na te leven die de EU 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.***

---

<sup>17</sup> 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 70**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) ***In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>17</sup> 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.*

*zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen 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.*

---

*<sup>17</sup> 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 71**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(3 bis) Teneinde de broeikasgasemissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie tegen 2050 naar nul terug te brengen, moet de verkoop van voertuigen met conventionele verbrandingsmotoren tegen 2035 worden gestaakt.*

Or. en

*Aangezien de gemiddelde levensduur van een auto 15 jaar bedraagt, mogen de laatste voertuigen die CO<sub>2</sub> uitstoten uiterlijk tot 2035 worden verkocht en dienen zij geleidelijk uit het Europese straatbeeld te verdwijnen.*

## Amendement 72

Luke Ming Flanagan

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) *In* de mededelingen van de Commissie "Europa in beweging"<sup>18</sup> en "Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt"<sup>19</sup> wordt benadrukt dat de emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een sterke motor voor innovatie en efficiëntie zijn, tot de versterking van het concurrentievermogen van de automobieliindustrie zullen bijdragen en op technologie-neutrale wijze het pad voor emissiearme en emissievrije voertuigen zullen effenen.

---

<sup>18</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — EUROPA IN BEWEGING — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

<sup>19</sup> Mededeling van de Commissie aan het

*Amendement*

(4) De mededelingen van de Commissie "Europa in beweging"<sup>18</sup> en "Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt"<sup>19</sup> ***zijn duidelijk tegenstrijdig. Hoewel hierin*** wordt benadrukt dat de emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een sterke motor voor innovatie en efficiëntie zijn, tot de versterking van het concurrentievermogen van de automobieliindustrie zullen bijdragen en op technologie-neutrale wijze het pad voor emissiearme en emissievrije voertuigen zullen effenen, ***wordt dit effect tegengegaan door de trend naar centralisatie van de arbeidsmogelijkheden, terwijl de nadruk zou moeten liggen op lokalisatie.***

---

<sup>18</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — EUROPA IN BEWEGING — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

<sup>19</sup> Mededeling van de Commissie aan het

Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt (COM(2017) 675 final).

Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt (COM(2017) 675 final).

Or. en

**Amendement 73**  
**Paul Brannen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 bis) De ontwikkeling van onderzoeks-, leverings-, verwerkings- en productiestrategieën die zijn gebaseerd op het gebruik van lichtgewicht componenten, is cruciaal om de overgang naar een koolstofarme automobielsector te bewerkstelligen. Er wordt steeds meer onderzoek verricht naar grondstoffen van natuurlijke vezels en composieten daarvan in het kader van de toenemende brede rol die de bio-economie kan spelen en de hernieuwbare, recyclebare en duurzame producten die deze kan opleveren. Deze ontwikkelingen moeten worden gebaseerd op een goed begrip van de beperkingen van natuurlijke hulpbronnen, de beschikbaarheid van land en derhalve van de noodzaak om duurzame oplossingen te vinden voor producten die het einde van hun levenscyclus hebben bereikt.***

Or. en

*Motivering*

*Ondanks de technologie-neutrale benadering zijn het elektrische voertuigen die worden gezien als de oplossing voor de overgang naar een koolstofarme sector. Het lichte gewicht*

*van die voertuigen is een bepalend element, en componenten op basis van biologische grondstoffen en bio-composieten kunnen dit bieden.*

#### **Amendement 74**

**Tiemo Wölken, Ismail Ertug, Constanze Krehl, Jo Leinen**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 bis) De overgang naar een koolstofarme automobielmobiliteit zal noodzakelijkerwijs leiden tot structurele veranderingen in de automobielin industrie. Het is van kritiek belang rekening te houden met de onafwendbare sociale gevolgen van deze overgang en hier iets aan te doen, met name in de regio's die het zwaarst worden getroffen.***

Or. en

*Motivering*

*Het is van cruciaal belang dat nationale en Europese instellingen op proactieve wijze de overgang naar een koolstofarme toekomst vormgeven en ontwikkelen, op zodanige wijze dat de cohesie in onze samenlevingen wordt bevorderd. De huidige beleidsmaatregelen dienen daarom gepaard te gaan met gerichte programma's op zowel nationaal als Europees niveau, in nauw overleg met alle relevante sociale partners. De verschillende steunregelingen op het niveau van de EU en de lidstaten moeten effectief samenwerken door aanzienlijke publieke en private investeringen te mobiliseren.*

#### **Amendement 75**

**Tiemo Wölken, Ismail Ertug, Constanze Krehl, Jo Leinen**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 4 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 ter) De Europese Commissie moet voor wet- en regelgeving zorgen die het mogelijk maakt om gedurende de herstructurering snel van steunregelingen gebruik te kunnen maken. De sociale***

*transitie, de werkgelegenheid en plannen voor vaardigheden zouden baat kunnen hebben bij nieuw op te zetten nationale waarnemingsposten voor vaardigheden.*

Or. en

### *Motivering*

*Het is van cruciaal belang dat nationale en Europese instellingen op proactieve wijze de overgang naar een koolstofarme toekomst vormgeven en ontwikkelen, op zodanige wijze dat de cohesie in onze samenlevingen wordt bevorderd. De huidige beleidsmaatregelen dienen daarom gepaard te gaan met gerichte programma's op zowel nationaal als Europees niveau, in nauw overleg met alle relevante sociale partners. De verschillende steunregelingen op het niveau van de EU en de lidstaten moeten effectief samenwerken door aanzienlijke publieke en private investeringen te mobiliseren.*

### **Amendement 76**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **Voorstel voor een verordening**

### **Overweging 5**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(5) In deze verordening wordt een duidelijke route voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies door het wegvervoer **bepaald** en wordt bijgedragen tot het bindende streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, zoals bekrachtigd in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en zoals tijdens de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.

*Amendement*

(5) In deze verordening wordt een duidelijke route **bepaald** voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies door het wegvervoer, **die voor meer dan twee derde worden teweeggebracht door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aangedreven met fossiele brandstoffen**, en wordt bijgedragen tot het bindende streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, zoals bekrachtigd in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en zoals tijdens de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.

Or. en

**Amendement 77**  
**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 5**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(5) In deze verordening wordt een duidelijke route voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies door het wegvervoer bepaald en **wordt bijgedragen tot** het bindende streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, zoals bekrachtigd in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en zoals tijdens de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.

*Amendement*

(5) In deze verordening wordt een duidelijke route voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies door het wegvervoer bepaald en **voor het nastreven van de verwezenlijking van** het bindende streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, zoals bekrachtigd in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en zoals tijdens de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.

Or. fr

**Amendement 78**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(6) ***In de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 is een reductie van broeikasgasemissies van 30 % tegen 2030 ten opzichte van 2005 goedgekeurd voor sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel. Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren en blijft met zijn emissies aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de reductie die***

*Amendement*

(6) ***De emissies van het wegvervoer blijven*** aanzienlijk boven het niveau van 1990 ***en doen*** de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, ***teniet***.

andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, *tenietdoen*.

Or. en

### **Amendement 79**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(6) *In de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 is een reductie van broeikasgasemissies van 30 % tegen 2030 ten opzichte van 2005 goedgekeurd voor sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel. Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren en blijft met zijn emissies aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, *tenietdoen*.*

*Amendement*

(6) *De emissies van het wegvervoer, waaronder de emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, blijven aanzienlijk boven het niveau van 1990 en doen de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, *teniet*.*

Or. en

*Motivering*

*Volgens het Europees Milieuagentschap lag de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's en busjes in 2015 19 % hoger dan in 1990.*

### **Amendement 80**

**Mireille D'Ornano**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(6) In de conclusies van de Europese

*Amendement*

(6) In de conclusies van de Europese

Raad van oktober 2014 is een reductie van broeikasgasemissies van 30 % tegen 2030 ten opzichte van 2005 goedgekeurd voor sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel. Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren en blijft met zijn emissies aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, tenietdoen.

Raad van oktober 2014 is een reductie van broeikasgasemissies van 30 % tegen 2030 ten opzichte van 2005 goedgekeurd voor sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel. Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren en blijft met zijn emissies aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, tenietdoen, *ervan uitgaande dat de andere sectoren in staat zijn hun doelstellingen te behalen, hetgeen aanduidt dat de vastgestelde ambitieuze doelstellingen nog lang niet zijn bereikt.*

Or. fr

## Amendement 81

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*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. *In deze evaluatie werd echter ook geconcludeerd dat de werkelijk behaalde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-prestatienormen aanzienlijk heeft ondermijnd, alsook het vertrouwen van consumenten in de potentiële brandstofbesparingen van nieuwe voertuigen.*

Or. en

**Amendement 82**  
**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 9**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(9) In een evaluatie in 2015 van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 werd geconcludeerd dat die verordeningen 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.

Or. fr

**Amendement 83**  
**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 10**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(10) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot

*Amendement*

(10) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot

en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, voor de fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en innovatie en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezekerheid.

en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, voor de fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en innovatie en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezekerheid. ***Het gebruik van niet-fossiele brandstoffen (met de nadruk op synthetische brandstoffen zoals gedefinieerd in de herziene richtlijn hernieuwbare energie (bijlage IX van de richtlijn) in overeenstemming met duurzaamheidscriteria) kan zorgen voor een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reductie wat de "bron tot wiel"-benadering betreft, zowel voor het nieuwe als het bestaande wagenpark. Om de technologische ontwikkeling te stimuleren en het marktaandeel van deze brandstoffen te vergroten, dient het gebruik van niet-fossiele brandstoffen in aanmerking te worden genomen in de specifieke emissiedoelstelling voor fabrikanten wanneer zij zich hiertoe vrijwillig verbinden.***

Or. en

#### Motivering

*Hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen (e-brandstoffen) zullen bepalend zijn in bepaalde delen van de vervoerssector vanwege hun energiedichtheid, de bestaande infrastructuur en de opslagcapaciteit in een fluctuerend systeem van hernieuwbare energie, en zijn noodzakelijk om voor 2050 tot een energiesysteem te komen dat vrij is van fossiele brandstoffen. Als er nu wordt geïnvesteerd in technologische ontwikkeling, zal dit een onmiddellijk effect hebben op*

*de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het huidige wagenpark. Het toelaten van e-brandstoffen om de CO<sub>2</sub>-doelstelling voor het wagenpark te bereiken, vormt geen bedreiging voor de efficiëntie. Dit amendement is essentieel om het beleid in overeenstemming te brengen met het standpunt van het Europees Parlement ten aanzien van de herziene richtlijn hernieuwbare energie.*

## **Amendement 84**

**Paul Brannen**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 10**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(10) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, voor de fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen *en* innovatie en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezuikerheid.

*Amendement*

(10) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, voor de fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen, innovatie, *bio-economie* en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezuikerheid.

Or. en

## **Amendement 85**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 10 bis (nieuw)**

**(10 bis)** *Om de doeltreffendheid van deze verordening te waarborgen, moeten de CO<sub>2</sub>-emissiereducties plaatsvinden onder omstandigheden die zich voordoen bij een normaal gebruik van het voertuig. Het is derhalve aangewezen om een strikt verbod op het gebruik van manipulatie-instrumenten in deze verordening op te nemen en de autoriteiten de middelen ter beschikking te stellen om de naleving van dit verbod te handhaven.*

Or. en

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de daarin gestelde streefdoelen.*

**Amendement 86**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**

**Overweging 11 bis (nieuw)**

**(11 bis)** *Met het oog op het dichten van de kloof tussen de gemelde en de daadwerkelijke emissieniveaus blijft het echter noodzakelijk om emissietests in reële rijomstandigheden zonder conformiteitsfactoren te ontwikkelen en in te voeren, wat essentieel is als de Unie voorop wil blijven lopen op het gebied van technologische ontwikkeling en consumentenvertrouwen. De Unie heeft aanzienlijke ervaring opgebouwd met de procedure voor emissietests in reële rijomstandigheden, met gebruik van draagbare emissiemeetsystemen om te garanderen dat wordt voldaan aan de*

*emissienormen voor luchtverontreinigende stoffen. De procedure voor emissietests in reële rijomstandigheden geeft een representatiever beeld van de werkelijke emissies en biedt tegelijkertijd reproduceerbare en vergelijkbare testresultaten. Met ingang van 2022 moeten de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen daarom worden gebaseerd op de procedure voor emissietests in reële rijomstandigheden onder gebruik van draagbare emissiemeetsystemen.*

Or. en

### *Motivering*

*Emissietests in reële rijomstandigheden zijn essentieel om de naleving van de in deze verordening vastgestelde emissiereducties te waarborgen. Het voorstel van de Commissie moet derhalve worden aangepast om de in artikel 1, lid 2, vastgelegde test zo snel mogelijk te vervangen door een emissietest in reële rijomstandigheden.*

### **Amendement 87** **Mireille D'Ornano**

#### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 12**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) Het is belangrijk dat de vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

##### *Amendement*

(12) Het is belangrijk dat de vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen, ***waarbij deze voorspelbaarheid en planningszekerheid de absolute voorwaarde vormen voor een harmonieuze economische ontwikkeling voor deze ondernemingen.***

Or. fr

## Amendement 88

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) ***Het is belangrijk dat*** de vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ***ook in de toekomst*** in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid ***biedt*** aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

*Amendement*

(12) De vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ***en bindende doelstellingen voor het in het verkeer brengen van emissiearme en emissievrije voertuigen biedt*** in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

Or. en

## Amendement 89

Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) ***Het is belangrijk dat*** de vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ***ook in de toekomst*** in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid ***biedt*** aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

*Amendement*

(12) De vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ***biedt*** ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

Or. en

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze*

*verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

**Amendement 90**  
**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(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. ***De invloed van producenten op de werking van de markt en de gewoonten van de consument kan doorslaggevend blijken.***

Or. fr

**Amendement 91**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(13) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen

*Amendement*

(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.

worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen *van de Unie* voor 2030 *en daarna*. 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 92** **Rebecca Harms**

### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(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 *van de Unie* voor 2030 *en daarna*. 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 93** **Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 13**

PE622.229v01-00

24/191

AM\1154051NL.docx



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor **2026** 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.

Or. en

**Amendement 94**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

**Voorstel voor een verordening  
Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor **2026** 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.

Or. en

## *Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

### **Amendement 95**

**Tiemo Wölken, Constanze Krehl**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor **2026** 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.

Or. en

## *Motivering*

*Wat betreft de innovatietermijnen kan de tussentijdse doelstelling een jaar worden uitgesteld. In dat geval zou de hele verordening overeenkomstig moeten worden aangepast.*

### **Amendement 96**

**John Procter**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor 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.

Or. en

**Amendement 97**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

**Voorstel voor een verordening  
Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor 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.

Or. en

## Motivering

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

### **Amendement 98**

**Gesine Meissner, Ulrike Müller**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor 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.

Or. en

### **Amendement 99**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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

*Amendement*

(13) Derhalve moeten voor 2030 reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd

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.

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.

Or. it

## **Amendement 100** **Seb Dance**

### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 13 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(13 bis) Het Europees Parlement verzoekt de Commissie in zijn aanbeveling naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobiellsector<sup>1 bis</sup> "[...] met een ontwerpverordening te komen inzake CO<sub>2</sub>-normen voor voertuigen die vanaf 2025 in de handel worden gebracht, met inbegrip van mandaten voor emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies die voorzien in een stapsgewijze verhoging van het aandeel van emissieloze voertuigen en voertuigen met ultralage emissies in het totale wagenpark, teneinde nieuwe CO<sub>2</sub>-uitstotende auto's tegen 2035 geleidelijk te verwijderen". Als de vervoerssector voor 2050 geheel koolstofvrij moet zijn – hetgeen nodig is om de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen – moeten de nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die vanaf 2035 worden verkocht inderdaad emissievrij zijn, rekening houdend met het hernieuwingspercentage van het wagenpark en de gemiddelde levensduur**

*van voertuigen op de EU-markt, die 15 jaar bedraagt.*

---

*<sup>1 bis</sup> 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*

*Als de Europese vervoerssector geheel koolstofvrij moet worden gemaakt in overeenstemming met de door de EU gestelde streefdatum van 2050, dan moeten alle nieuwe personenauto's die op de markt worden gebracht tegen 2035 emissievrij zijn. Dit werd vastgesteld door de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector (EMIS) van het Europees Parlement in haar definitieve aanbevelingen.*

**Amendement 101**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**

**Overweging 13 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(13 bis) Het in het verkeer brengen van emissieloze personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen moet bijdragen aan de oplossing van belangrijke stedelijke mobiliteitsproblemen. De keuze van fabrikanten voor dit soort voertuigen is weliswaar essentieel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegvervoer te verminderen, maar is ook cruciaal voor de doeltreffende vermindering van luchtvervuiling en geluidshinder.*

Or. en

*Motivering*

*Dit sluit aan bij het standpunt dat het Europees Parlement heeft ingenomen in zijn resolutie over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit.*

**Amendement 102**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 13 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(13 bis) Rekening houdend met het hernieuwingspercentage van het wagenpark en de gemiddelde levensduur van voertuigen op de EU-markt, die 15 jaar bedraagt, moeten alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die vanaf 2035 worden verkocht, emissievrij zijn om decarbonisatie van de sector in overeenstemming met de afspraken in de Overeenkomst van Parijs mogelijk te maken.*

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de logica van de amendementen op artikel 1, leden 4 en 5 (niet-gecodificeerd), tot bijstelling van de voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor 2025 en 2030.*

**Amendement 103**  
**Paul Brannen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 14**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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,

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort, verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, **waarbij accu's een centrale technologische factor**

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.

*vormen nu bij de energieopwekking snel wordt overgeschakeld van fossiele brandstoffen naar fluctuerende hernieuwbare energiebronnen, terwijl de fabrikanten in de EU momenteel achterlopen bij de productie van accu's.* 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, *onder meer op het gebied van lichte materialen zoals kosteneffectieve koolstofvezels op basis van lignine.*

Or. en

#### **Amendement 104** **Mireille D'Ornano**

#### **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

*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 *stabiel* regelgevingskader nodig, met inbegrip van een specifieke stimulans op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische



en innovatie worden ondersteund.

ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

Or. fr

## **Amendement 105**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **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 *verkoopmandaat* op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

Or. en

##### *Motivering*

*Een bindend verkoopmandaat is nodig om het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen in heel de Unie te stimuleren, aangezien de inschrijvingspercentages nog erg laag liggen. Volgens de effectbeoordeling bij het voorstel van de Commissie van 2017 was het aandeel elektrische voertuigen met een accu en plug-in hybride elektrische voertuigen bijvoorbeeld slechts 1,2 % van het totale aantal ingeschreven auto's. Dit wijst er duidelijk op dat de markt nog steeds wordt overspoeld met conventionele benzine- en dieselauto's, en dat burgers en kmo's slechts uit een zeer beperkt assortiment aan emissiearme en emissievrije voertuigen kunnen kiezen wanneer zij een nieuwe personenauto of een nieuw licht bedrijfsvoertuig kopen.*

**Amendement 106**  
**Rebecca Harms**

**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 *doelstelling* op het gebied van emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

Or. en

**Amendement 107**  
**Paul Brannen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 14 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(14 ter) Het is cruciaal om te beseffen welke kansen er liggen voor de decarbonisatie van het vervoer door de integratie van hernieuwbare energiebronnen in het energiesysteem en elektrische voertuigen in het vervoerssysteem.*

Or. en

## Motivering

Naast alternatieve brandstoffen vormen elektrische en hybride voertuigen ook emissiearme technologieën. Om te komen tot een efficiënter gebruik van natuurlijke hulpbronnen, is energievoorziening met elektriciteit op zichzelf geen oplossing. De verdere ontwikkeling van decentralisatie en fluctuerende energiebronnen zoals wind- en zonne-energie is dan ook cruciaal.

### Amendement 108

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

#### 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 **verkoopmandaat** worden ingevoerd om een **snelle** overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. **Een dergelijk mandaat, gericht op de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie, zal ervoor zorgen dat er tijdig voldoende investeringen worden gedaan in de productie en de uitrol van emissievrije voertuigen, inclusief de toeleveringsketen en de ondersteunende infrastructuur.**

Or. en

## Motivering

Verkoopdoelstellingen voor fabrikanten op het gebied van emissievrije mobiliteit geven op hun beurt een impuls aan de investeringen die dringend nodig zijn om de aanleg van oplaadinfrastructuur te bespoedigen.

### Amendement 109

Rebecca Harms

#### Voorstel voor een verordening

##### Overweging 15

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(15) Er moet een **specifiek**

*Amendement*

(15) Er moet een **bindend**

*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**.

*minimumpercentage van emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU* worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit *minimumpercentage* moet dusdanig worden opgezet dat *investeringszekerheid voor oplaadinfrastructuur wordt gewaarborgd om* de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie **te bevorderen**.

Or. en

### **Amendement 110** **Kateřina Konečná**

#### **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 *verkoopmandaat* worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken **en te versnellen**. Dit **verplichte mechanisme zal een bepaald volume garanderen en derhalve de binnenlandse productie en de toeleveringsketen stimuleren, zoals de productie van accucellen, alsook een sterke zakelijke grondslag bieden voor de uitrol van infrastructuur**.

Or. en

### **Amendement 111** **Gesine Meissner, Ulrike Müller**

#### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 15**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(15) Er moet een specifiek

*Amendement*

(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.***

stimuleringsmechanisme worden ingevoerd om de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie ***te bevorderen. Dit mechanisme moet neutraal zijn ten aanzien van alle technologieën en innovatieve brandstoffen.***

Or. en

## **Amendement 112** **Elisabetta Gardini**

### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 16**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-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 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 CO<sub>2</sub>-doelstelling van een fabrikant moeten ***zijn gebaseerd op een technologisch neutrale keuze en*** 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. ***Om een verband te leggen met het gebruik van meer hernieuwbare energiebronnen in het vervoer, moet verder de hoeveelheid hernieuwbare energie die wordt gedistribueerd bij de stations die de voertuigen gebruiken, worden beloond door specifieke voordelen te bieden, zoals de toepassing van een correctiefactor in de monitoring- en rapportagefase.***

Or. en

**Amendement 113**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 16**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-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 **bindende verkoopdoelstellingen voor** emissiearme en emissievrije voertuigen **voor 2025 en 2030 is essentieel om de automobiellindustrie te ondersteunen bij de ontwikkeling, uitrol en verkoop van** dergelijke voertuigen **in de Unie.**

Or. en

*Motivering*

*Verkoopdoelstellingen voor emissiearme en emissievrije voertuigen zijn noodzakelijk om een van de voornaamste obstakels te overwinnen die elektromobiliteit in de Unie belemmeren, namelijk het grote tekort aan dit soort voertuigen aan de aanbodzijde van de markt.*

**Amendement 114**  
**Kateřina Konečná**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 16**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstelling van een fabrikant op basis van het aandeel van**

*Amendement*

(16) De vaststelling van een **verkoopmandaat zou** een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen in de Unie te ontwikkelen en op de markt te brengen, **en garanderen dat fabrikanten tijdig investeren en adequate voertuigen leveren die de consumenten**

*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.*

*willen kopen.*

Or. en

**Amendement 115**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 16**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-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 *technologie-neutrale norm en een bindend minimumpercentage van emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU* 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 116**  
**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 16**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(16) De vaststelling van een benchmark

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub>-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.

voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de Unie en een goed opgezet mechanisme voor de aanpassing van de specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling van een fabrikant moeten **zijn gebaseerd op een technologisch neutrale keuze en** 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. it

### **Amendement 117**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **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 CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-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*

***Schrappen***

Or. it



**Amendement 118**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 17**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(17) Bij de vaststelling van kredieten voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-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.**

**Schrappen**

Or. en

**Amendement 119**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 17**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(17) Bij de vaststelling van kredieten voor *emissiearme en* emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met *het verschil in CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen*. Het *aanpassingsmechanisme* moet waarborgen dat een fabrikant die de *benchmark overschrijdt*, kan profiteren van een *hogere specifieke CO<sub>2</sub>-***

**(17) Bij de vaststelling van *verkoopdoelstellingen* voor emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met *de door de fabrikanten geplande verkoopniveaus en met de niveaus die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de klimaat- en milieudoelstellingen van de Unie*. Dit zal voor stimulansen zorgen die een tijdige**

**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.

uitrol van oplaad- of tankinfrastructuur bevorderen en grote voordelen voor consumenten, het concurrentievermogen en het milieu opleveren.

Or. en

## **Amendement 120** **Kateřina Konečná**

### **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 CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-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 **de hoogte van het verkoopmandaat** voor emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met **de reeds door de fabrikanten verwachte en toegezegde verkoopniveaus, alsook met de niveaus die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de klimaat- en milieudoelstellingen van de Unie.** 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 121** **Merja Kyllönen**

## 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 CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling, ***terwijl een fabrikant die de benchmark niet haalt, moet voldoen aan een strengere CO<sub>2</sub>-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 122 Mireille D'Ornano

### 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 CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling. Om een evenwichtige aanpak te waarborgen, moeten grenzen worden gesteld aan het

*Amendement*

(17) Bij de vaststelling van kredieten voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet, ***ter wille van de rechtvaardigheid***, rekening worden gehouden met het verschil in CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling. Om een evenwichtige aanpak te waarborgen,

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.

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. fr

### **Amendement 123**

**Ismail Ertug, Nicola Caputo, Theresa Griffin, Damiano Zoffoli, Jo Leinen, Tiemo Wölken, Karoline Graswander-Hainz**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 17 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(17 bis) Het opzetten van een Europees fonds voor schone mobiliteit kan helpen om voldoende investeringen te financieren om een volwaardige infrastructuur voor alternatieve brandstoffen aan te leggen. Dit zou gedaan kunnen worden met cofinanciering, waarbij 10 % door de Europese Unie en 90 % door de bedrijfstak zelf wordt gefinancierd, met name door fabrikanten, toeleveranciers, energie- en brandstofproducenten en andere belanghebbenden, alsook met de bijdragen voor overtollige emissies. Bedrijven of consortia die een bijdrage leveren aan het fonds, dienen preferentiële toegang te krijgen tot subsidies en leningen van de CEF, de EIB en het investeringsplan voor Europa van de Europese Commissie. De haalbaarheid, de Europese meerwaarde, de verwezenlijking van doelstellingen inzake de uitrol en het cohesiebeleid moeten de criteria vormen voor de toekenning van financiële middelen uit het fonds. Het INEA, dat reeds toezicht houdt op de CEF, kan het hiervoor**

*bevoegde agentschap worden.*

Or. en

*Motivering*

*Voertuigen met alternatieve aandrijflijnen zijn essentieel om de ambitieuze CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen. Een toereikende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is een belangrijke basisvoorwaarde voor een grotere afzet van voertuigen met alternatieve aandrijflijnen. Op dit moment valt te zien dat zowel de lidstaten als de private sector slechts bescheiden inspanningen leveren om in de nabije toekomst een toereikende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te creëren.*

**Amendement 124**

**Paul Brannen**

**Voorstel voor een verordening**

**Overweging 17 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(17 bis) De Europese Commissie schiet tekort bij de verwezenlijking van de doelstelling om tegen 2020 in heel de EU te beschikken over bijna 800 000 oplaadstations. De 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 en private investeringen te mobiliseren.*

Or. en

*Motivering*

*Een succesvolle overgang naar alternatieve brandstoffen zal niet plaatsvinden zonder een betrouwbare oplaad/tankinfrastructuur.*

**Amendement 125**

**Miriam Dalli**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(17 bis) De economische en milieueffecten van deze overgang naar alternatieve aandrijflijnen hangen af van de locatie waar accucellen in de toekomst worden gefabriceerd. Het is van kritiek belang om voorschriften vast te stellen voor de veilige en duurzame productie van batterijen in Europa en steun te bieden aan een schaalbare Europese productie van accucellen en een volledige, concurrerende waardeketen in Europa, en om te investeren in hoogopgeleide werkrachten voor de gehele waardeketen.*

Or. en

*Motivering*

*De ontwikkeling van de markt voor elektrische voertuigen hangt nauw samen met de verbeteringen in de accutechnologie en een reeks beleidsmaatregelen die dit proces versnellen. De verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening zal derhalve afhangen van de toekomstige productiecapaciteit voor accu's; de duurzaamheid van deze aanstaande technologische transitie hangt op haar beurt af van de aanwezigheid van deze productiecapaciteit in Europa.*

**Amendement 126**  
**Paul Brannen**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(17 ter) Hoewel een uitgebreid netwerk van oplaadstations voor alternatieve brandstoffen langs TNT-snelwegen een belangrijke stap vooruit is, is er ook een duidelijke strategie nodig voor de invoering van oplaadstations in de centra van Europese steden om emissies*

*daar te verlagen waar de vervuiling en de bevolkingsdichtheid het grootst zijn.*

Or. en

*Motivering*

*Een groot aantal burgers maakt dagelijks in de stad gebruik van een auto en dus zijn er objectieve redenen om een netwerk van tank-/oplaadstations in steden te creëren. Gezien het feit dat in veel steden in de EU de limieten voor luchtvervuiling worden overschreden en de meeste uitstoot afkomstig is van het wegvervoer, is dit slechts een logische stap.*

**Amendement 127**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**

**Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.**

**Schrappen**

Or. en

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen. Een op massa gebaseerde*

*benadering is niet de meest kostenefficiënte manier voor autofabrikanten om hun CO<sub>2</sub>-doelstellingen te behalen. Verlaging van het gewicht van een voertuig is een efficiënte manier om CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen; het schrappen van massa als parameter zou deze verordening kostenefficiënter maken.*

## **Amendement 128**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.**

**Schrappen**

Or. en

*Motivering*

*Gegeven de technologische ontwikkelingen is een nutsparameter waarmee de massa van voertuigen in aanmerking wordt genomen, niet langer noodzakelijk. Momenteel hoeven zwaardere en/of grotere voertuigen niet altijd meer uit te stoten dankzij nieuwe technologieën als hybridisatie, waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet langer is gekoppeld aan het gewicht van voertuigen. De toepassing van massa als nutsparameter ontmoedigt bovendien investeringen in kleinere en lichtere voertuigen. De huidige nutsparameter massa moet daarom worden geschrapt.*



## Amendement 129

Nicola Caputo

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 19

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.

*Amendement*

(19) Om te kunnen profiteren van de milieu- en andere voordelen van het kleiner en lichter maken van voertuigen, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen *niet* worden gedifferentieerd naar voertuigmassa.

Or. it

#### *Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1 en de vereiste snelle reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, en de noodzaak om zo sterk mogelijke stimulansen te bieden voor het lichter en kleiner maken van voertuigen. De bestaande differentiatie op grond van de voertuigmassa is derhalve niet wenselijk.*

## Amendement 130

Rebecca Harms

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 19

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(19) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om

*Amendement*

(19) Om te kunnen profiteren van de milieu- en andere voordelen van de productie van kleine en lichte voertuigen,

*tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.*

*en in aanmerking genomen dat zwaardere voertuigen dankzij efficiëntieverhogende technologie geen hogere uitstoot meer hoeven te produceren, alsook om te voorkomen dat dergelijke zware voertuigen onnodig worden beloofd, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen niet langer worden gedifferentieerd naar voertuigmassa.*

Or. en

### *Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1 en de vereiste snelle reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, en de noodzaak om zo sterk mogelijke stimulansen te bieden voor de productie van lichte en kleine auto's. De bestaande differentiatie op grond van de voertuigmassa is derhalve niet wenselijk.*

### **Amendement 131**

**Michel Dantin, Françoise Grossetête, Angélique Delahaye**

### **Voorstel voor een verordening**

### **Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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, kunnen CO<sub>2</sub>-doelstellingen voor iedere autofabrikant specifiek zijn. 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

*Amendement*

(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, kunnen CO<sub>2</sub>-doelstellingen **voor lichte bedrijfsvoertuigen** voor iedere autofabrikant specifiek zijn. Handhaving van massa als de nutsparameter **voor lichte bedrijfsvoertuigen** 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

zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2017/1151 van 1 juni 2017.

veranderd van massa in rijklare toestand naar de testmassa van het voertuig zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2017/1151 van 1 juni 2017.

Or. fr

### *Motivering*

*Massaverlaging voor voertuigen vormt een belangrijke hefboom om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. De handhaving van een nutsparameter op grond van massa kan de op het gebied van productie van lichte voertuigen geleverde inspanningen niet voldoende belonen. Dat is met name het geval voor nieuwe personenvoertuigen waarvan het gewicht per model aanzienlijk kan verschillen. De handhaving van een nutsparameter op grond van massa voor lichte bedrijfsvoertuigen wordt verklaard door de grotere uniformiteit van gewicht in deze categorie voertuigen.*

### **Amendement 132**

**Tiemo Wölken, Ismail Ertug**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.***

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de voertuigen op lineaire basis. ***Om lichtere voertuigen als technologie voor emissiereductie te stimuleren, moet de parameter worden gemeten op basis van de voetafdruk van een voertuig, die wordt gedefinieerd als de gemiddelde spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis.***

Or. en

## Motivering

*De parameter moet dienovereenkomstig in de hele verordening worden gebaseerd op de voetafdruk in plaats van de massa.*

### Amendement 133

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

#### Voorstel voor een verordening

##### Overweging 19

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen **voor personenauto's** worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de **auto's** 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 **2026** 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

### Amendement 134

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### Voorstel voor een verordening

##### Overweging 19

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(19) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om

*Amendement*

(19) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om

tegemeet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.

tegemeet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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 **2030** 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. it

### **Amendement 135**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 19**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.

##### *Amendement*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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 **2030** 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

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

### **Amendement 136**

**Norbert Lins, Werner Langen, Sven Schulze**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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.

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen worden gedefinieerd op basis van het praktische 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 **2026** 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

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

### **Amendement 137**

**Jens Gieseke**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 19 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(19 bis) Wat de "bron tot wiel"-benadering betreft, levert het gebruik van synthetische en geavanceerde alternatieve brandstoffen die met hernieuwbare energie worden geproduceerd aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reducties op, zowel voor het nieuwe als het bestaande wagenpark. Zolang er geen betrouwbare methodologie voor een "bron tot wiel"-beoordeling beschikbaar is, moet het vrijwillige gebruik van synthetische en geavanceerde alternatieve brandstoffen in aanmerking worden genomen in de specifieke emissiedoelstelling voor fabrikanten.**

Or. en

*Motivering*

*Synthetische en geavanceerde alternatieve brandstoffen zorgen voor CO<sub>2</sub>-reducties in het nieuwe en het bestaande wagenpark en zullen essentieel zijn voor die delen van de transportsector die over weinig alternatieven voor vloeibare brandstoffen beschikken. Hierdoor zijn zij tot 2050 cruciaal voor het koolstofvrij maken van de vervoerssector. Door als wetgever een signaal af te geven betreffende een vrijwillige regeling voor het in aanmerking nemen van deze brandstoffen, worden investeringen in technologische ontwikkeling aangemoedigd en wordt Europa in een gunstige positie gebracht om zijn decarbonisatie-doelstellingen te verwezenlijken.*

**Amendement 138**  
**Rebecca Harms**

**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**

**Schrappen**

*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.*

Or. en

**Amendement 139**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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

**Amendement 140**  
**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**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*

*Schrappen*



*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.*

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen. Een op massa gebaseerde benadering is niet de meest kostenefficiënte manier voor autofabrikanten om hun CO<sub>2</sub>-doelstellingen te behalen. Verlaging van het gewicht van een voertuig is een efficiënte manier om CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen; het schrappen van massa als parameter zou deze verordening kostenefficiënter maken.*

#### **Amendement 141**

**Michel Dantin, Françoise Grossetête, Angélique Delahaye**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 20**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*Amendement*

(20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen **voor lichte bedrijfsvoertuigen** 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 **voor lichte bedrijfsvoertuigen**, 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.

*Motivering*

*Massaverlaging voor voertuigen vormt een belangrijke hefboom om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. De handhaving van een nutsparameter op grond van massa kan de op het gebied van productie van lichte voertuigen geleverde inspanningen niet voldoende belonen. Dat is met name het geval voor nieuwe personenvoertuigen waarvan het gewicht per model aanzienlijk kan verschillen. De handhaving van een nutsparameter op grond van massa voor lichte bedrijfsvoertuigen wordt verklaard door de grotere uniformiteit van gewicht in deze categorie voertuigen.*

**Amendement 142****Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn****Voorstel voor een verordening****Overweging 20***Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*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 **2030** om de twee jaar worden aangepast.

Or. it

**Amendement 143****Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa****Voorstel voor een verordening****Overweging 20***Door de Commissie voorgestelde tekst*

(20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen worden gewijzigd als gevolg

*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.

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 **2030** om de twee jaar worden aangepast.

Or. en

### *Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

### **Amendement 144**

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 20**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*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 **2026** om de twee jaar worden aangepast.

Or. en

### **Amendement 145**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

## Voorstel voor een verordening Overweging 20

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(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.

*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 **2026** om de twee jaar worden aangepast.

Or. en

*Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

## Amendement 146 Elisabetta Gardini

### Voorstel voor een verordening Overweging 20 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(20 bis)** *Benzine met een research-octaangetal (RON) van 95 is momenteel het voornaamste octaangehalte dat in de hele Europese Unie beschikbaar is. Tegenwoordig heeft circa 10 % van de benzine in de EU echter een gehalte dat hoger is dan 95. Het is algemeen bekend dat benzine met een hoger octaangehalte kan worden gebruikt voor motoren die speciaal zijn ontworpen om een hoger octaangehalte te benutten en efficiëntere*

*prestaties te leveren die leiden tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is daarom aangewezen om de noodzakelijke maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat benzine met een minimaal octaangehalte van 102 wordt opgenomen in een nieuwe bijlage bij Richtlijn 98/70/EG<sup>1 bis</sup> en in een nieuwe EN-norm om zo een duidelijk signaal af te geven dat dit soort benzine met een hoog octaangehalte in de hele Europese Unie beschikbaar zal komen, overeenkomstig een stappenplan voor geleidelijke invoering, zodat fabrikanten zich kunnen gaan voorbereiden en nieuwe motoren kunnen ontwerpen om het hogere octaangehalte te benutten als onderdeel van hun overkoepelende toekomstige strategie voor vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Afhankelijk van de motor kan benzine met een hoog octaangehalte in bestaande benzinemotoren worden gebruikt, zonder de noodzaak om deze aan te passen en zonder gevolgen voor de materiaalcompatibiliteit, waardoor het potentiële gebruik van benzine met een hoog octaangehalte voor milieu-/efficiëntiedoeleinden wordt verruimd. In dit verband moeten lidstaten stimuleringsmaatregelen overwegen om het gebruik op grote schaal van benzine met een hoog octaangehalte aan te moedigen. De Commissie bereidt wijzigingen op Richtlijn 98/70/EG voor met het oog op opname van de specificaties voor benzine met een hoog octaangehalte, alsook op Verordening 715/2008, Verordening 692/2009 en Verordening 2017/1151 (Euro 6) met het oog op de opname van referentiebenzine met een hoog octaangehalte voor het meten van de officiële emissiewaarden van luchtverontreinigende stoffen en CO<sub>2</sub>.*

---

<sup>1 bis</sup> *Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof (PB L 350 van*

*Motivering*

*De introductie van benzine met een hoog octaangehalte zal een belangrijk signaal voor autofabrikanten zijn om een nieuwe generatie benzinemotoren te ontwikkelen met een hoge compressieverhouding. Dit soort motoren werkt efficiënter met benzine met een hoog octaangehalte en draagt zo bij aan een vermindering van de uitlaatemissies van CO<sub>2</sub> en luchtverontreinigende stoffen, waarbij ook consumenten voordeel hebben, aangezien zij langere afstanden kunnen afleggen op dezelfde benzinetank. Daarnaast moeten de verordeningen betreffende Euro 6 worden aangepast aan de referentiebenzine met een hoog octaangehalte.*

**Amendement 147**  
**Rebecca Harms**

**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 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***

*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***.

*zwaardere segmenten vallen, een hogere en vaste curve voor de gehele periode moet worden vastgesteld.*

Or. en

#### **Amendement 148**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **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 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 149

Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema

### 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 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 op een wijze die de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen weerspiegelt, **moet** een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten **worden gewaarborgd.**

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen. Een op massa gebaseerde benadering is niet de meest kostenefficiënte manier voor autofabrikanten om hun CO<sub>2</sub>-doelstellingen te behalen. Verlaging van het gewicht van een voertuig is een efficiënte manier om CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen; het schrappen van massa als parameter zou deze verordening kostenefficiënter maken.*



## **Amendement 150**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

### **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 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 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.

Or. en

#### *Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

## **Amendement 151**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

## **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 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 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.

Or. it

## **Amendement 152**

**Michel Dantin, Françoise Grossetête, Angélique Delahaye**

## **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

*Amendement*

(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.

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 **lichte bedrijfsvoertuigen** en moet rekening worden gehouden met de wijziging van de doelstellingen voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021 en 2030 om een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten te waarborgen. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, **inclusief** lichtere bestelwagens **en** voertuigen die in de zwaardere segmenten vallen, **moet** een hogere en vaste curve voor de gehele periode worden vastgesteld.

Or. fr

#### *Motivering*

*Er moet een onderscheid worden gemaakt in de te leveren inspanningen voor lichte personenvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen.*

#### **Amendement 153** **Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

#### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 21**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentienutraal 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

*Amendement*

(21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentienutraal 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.

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, **2026** 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.

Or. en

#### **Amendement 154**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

#### **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-

*Amendement*

(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, **2026** 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.

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.

Or. en

### *Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

### **Amendement 155** **Mireille D'Ornano**

#### **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

##### *Amendement*

(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 **billijke** 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.

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.

Or. fr

**Amendement 156**  
**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 22**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(22) Het doel van deze verordening is de automobieliindustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Deze modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

*Amendement*

(22) Het doel van deze verordening is de automobieliindustrie **op technologisch neutrale wijze** te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Deze modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

Or. it

**Amendement 157**  
**Elisabetta Gardini**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 22**

PE622.229v01-00

70/191

AM\1154051NL.docx

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(22) Het doel van deze verordening is de automobiellindustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Deze modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

*Amendement*

(22) Het doel van deze verordening is de automobiellindustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren, **maar hierbij technologisch neutraal te blijven**. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Deze modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

Or. en

**Amendement 158**  
**Nicola Caputo, Massimo Paolucci**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 22 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(22 bis) *Het gebruik van bepaalde alternatieve brandstoffen kan "van bron tot wiel" significante CO<sub>2</sub>-reducties opleveren, maar er is nog geen robuuste methode beschikbaar om daar rekening mee te houden. Daarom wordt aanbevolen dat de Commissie verkennend onderzoek in die richting ondersteunt, om het zo spoedig mogelijk in het regelgevingskader te kunnen integreren.***

Or. it

## Motivering

*Het doel van het amendement is om in de verordening de berekening van alternatieve brandstoffen op te nemen om het juridische kader te verbeteren.*

### **Amendement 159**

**Paul Brannen**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 22 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(22 bis)** *Het begrip eco-innovatie moet voor de toepassing van artikel 12 zijn gericht op het bevorderen van de circulaire economie en het beginsel van cascadering als methoden om tot emissiereductie te komen.*

Or. en

## Motivering

*Aangezien de pakketten inzake de circulaire economie en afvalstoffen momenteel tot de belangrijkste stukken wetgeving behoren en de strategie inzake bio-economie als niet-bindend instrument hierop een belangrijke invloed uitoefent, moet bij eco-innovatie ook rekening worden gehouden met innovaties op het gebied van de levering van het materiaal en de voetafdruk ervan. Een recent onderzoek (<https://www.theengineer.co.uk/wood-waste-reduce-cost-carbon-fibre/>) wijst bijvoorbeeld op de bruikbaarheid van lignine, dat vaak wordt afgedaan als afval van bioraffinaderijen, als component voor koolstofvezelcomposieten die in de automobiellindustrie kunnen worden toegepast.*

### **Amendement 160**

**Mireille D'Ornano**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 23**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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

(23) *Met het oog op doeltreffendheid* moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens



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.

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.

Or. fr

## **Amendement 161** **Rebecca Harms**

### **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 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.

#### *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 *neerwaarts* 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.

Or. en

## Amendement 162

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

### 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 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.

*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 *neerwaarts* 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.

Or. en

## Amendement 163

Jo Leinen

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 25 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(25 bis) In situaties waarin de toevoeging van een elektrische accu aan zwaardere lichte bedrijfsvoertuigen (N<sub>1</sub> klasse III-categorie) het voertuig zodanig verzwaart dat het in de N<sub>2</sub>-categorie valt, moet dit technische probleem op correcte wijze worden opgelost.*

*Motivering*

*Lichte bedrijfsvoertuigen kunnen bij elektrificering zwaarder worden door het gewicht van de accu. Als het hogere gewicht leidt tot overschrijding van de gewichtslimiet van de betreffende klasse, worden de inspanningen ter verhoging van het aantal emissiearme en emissievrije voertuigen in een wagenpark op grond van deze verordening mogelijk niet in aanmerking genomen. Een manier om dit probleem aan te pakken, is door de gewichtslimiet voor de betreffende klasse te verhogen in die gevallen waarin de gewichtstoename duidelijk is gekoppeld aan de inspanningen om de uitstoot te verminderen door middel van een alternatief aandrijfsysteem.*

**Amendement 164**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 27**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(27) Gelet op de onevenredige gevolgen voor de kleinste fabrikanten ten gevolge van de naleving van de specifieke, op het praktisch nut van het voertuig gebaseerde emissiedoelstellingen, alsook op de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO<sub>2</sub>-reductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, dienen fabrikanten die verantwoordelijk zijn voor minder dan 1 000 jaarlijks in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, te worden vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor te hoge emissies. Wanneer een fabrikant voor wie een vrijstelling geldt, echter desalniettemin een afwijking aanvraagt en krijgt toegekend, moet de fabrikant ertoe worden verplicht die afwijkende doelstelling na te leven.***

***Schrappen***

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstelling van artikel 1. Met het oog op*

*de vereiste snelle reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, is het niet wenselijk kleine fabrikanten vrijstelling te verlenen.*

#### **Amendement 165**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen *en, wat de vanaf 2025 gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.*

*Amendement*

(28) Uit ervaring blijkt dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen. *Zij mogen daarom niet worden vrijgesteld van de in artikel 1 vastgestelde emissiereductiedoelstellingen.*

Or. en

#### **Amendement 166**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

#### **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 CO<sub>2</sub>/km aan nichefabrikanten waarborgt dat de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming zijn met die welke grote*

*Amendement*

(28) Uit ervaring blijkt dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en wordt het *daarom* niet *langer* zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

**fabrikanten met betrekking tot die doelstelling leveren.** Uit ervaring blijkt **echter** dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, **wat de vanaf 2025 gestelde doelstellingen betreft**, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

Or. en

### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

### **Amendement 167**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

### **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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2025** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

#### *Amendement*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2030** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

Or. en

### *Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange*

*productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

### **Amendement 168**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 28**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen aan nichefabrikanten van de doelstellingen voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/km 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 dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2025** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

*Amendement*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen aan nichefabrikanten van de doelstellingen voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/km 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 dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2030** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

Or. it

### **Amendement 169**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

#### **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 CO<sub>2</sub>/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

*Amendement*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2025** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2026** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

Or. en

### *Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

### **Amendement 170**

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

### **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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2025** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

*Amendement*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf **2026** gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

Or. en

### **Amendement 171**

**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 33**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(33) De mogelijkheid voor fabrikanten om een groep te vormen is een kosteneffectieve wijze gebleken om naleving van de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen te bereiken, met name door naleving voor fabrikanten die een beperkt gamma voertuigen produceren, te vergemakkelijken. Om de concurrentieneurality te verbeteren, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen de voorwaarden te verduidelijken waaronder onafhankelijke fabrikanten een groep mogen vormen, zodat zij in een positie kunnen komen die gelijkwaardig is met die van verbonden ondernemingen.

*Amendement*

(33) De mogelijkheid voor fabrikanten om een groep te vormen is een kosteneffectieve wijze gebleken om naleving van de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen te bereiken, met name door naleving voor fabrikanten die een beperkt gamma voertuigen produceren, te vergemakkelijken. Om de concurrentieneurality te verbeteren, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen de voorwaarden te verduidelijken waaronder onafhankelijke fabrikanten een groep mogen vormen, zodat zij in een positie kunnen komen die gelijkwaardig is met die van verbonden ondernemingen, ***op voorwaarde dat deze groep de vrije toegang tot de markt voor andere ondernemingen niet belemmert.***

Or. fr

**Amendement 172**  
**John Procter**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 33 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(33 bis) Ongeacht de bron heeft door nieuwe personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen uitgestoten CO<sub>2</sub> hetzelfde effect op het milieu. Met het oog hierop dienen fabrikanten die in een van deze segmenten extra presteren, de mogelijkheid te hebben om die extra prestaties over te dragen naar een ander segment of naar een andere fabrikant. De overdracht hiervan tussen nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen moet beperkt blijven en***



***de Commissie moet een uitvoeringshandeling vaststellen waarin de methodologie hiervoor wordt vastgelegd.***

Or. en

#### *Motivering*

*Dit amendement is een overweging die gevolgen heeft voor de bepalingen in de verordening die betrekking hebben op de specifieke doelstellingen van fabrikanten. Het is niet zinvol onderscheid te maken tussen CO<sub>2</sub> afkomstig van personenauto's of van lichte bedrijfsvoertuigen; vanuit milieuoogpunt hebben beide gevolgen. Deze overweging beschrijft de instelling van een mechanisme waarmee fabrikanten eventuele extra prestaties ofwel als kredieten tussen hun M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-doelstellingen ofwel aan een andere fabrikant kunnen overdragen.*

### **Amendement 173**

**Rebecca Harms**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 34 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(34 bis) De opzet van het nalevingsmechanisme moet waarborgen dat de fabrikanten van emissievrije voertuigen daadwerkelijk kunnen profiteren van de stimulansen die erop gericht zijn het aandeel van dergelijke voertuigen te verhogen. In dat verband moet de Commissie bevoegd zijn tot vaststelling van een op naleving gerichte handelsregeling als zulks op grond van de ontwikkeling van de productiemarkt van voertuigen wenselijk blijkt.***

Or. en

#### *Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1. Met het oog op de vereiste snelle reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, is het wenselijk om stimulansen te creëren voor een snelle transitie zonder daarbij te vergeten dat CO<sub>2</sub>-reductie het voornaamste doel blijft.*

**Amendement 174**  
**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 35**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(35) Teneinde de krachtens deze verordening vereiste CO<sub>2</sub>-vermindering te realiseren, is het tevens essentieel dat de emissies van in gebruik zijnde voertuigen voldoen aan de bij de typegoedkeuring bepaalde CO<sub>2</sub>-waarden. Derhalve moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met elke systemische niet-conformiteit die typegoedkeuringsinstanties vaststellen betreffende de CO<sub>2</sub>-emissies van in gebruik zijnde voertuigen.

*Amendement*

(35) Teneinde de krachtens deze verordening vereiste CO<sub>2</sub>-vermindering te realiseren, is het tevens essentieel dat de emissies van in gebruik zijnde voertuigen voldoen aan de bij de typegoedkeuring bepaalde CO<sub>2</sub>-waarden. Derhalve moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met elke systemische niet-conformiteit die typegoedkeuringsinstanties vaststellen betreffende de CO<sub>2</sub>-emissies van in gebruik zijnde voertuigen, ***waardoor eventuele pogingen van "gesjoemel" door een bepaalde fabrikant al veel eerder aan het licht kunnen worden gebracht.***

Or. fr

**Amendement 175**  
**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 37**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(37) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van

*Amendement*

(37) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van

nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens **zoveel mogelijk** worden geharmoniseerd. De verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten om correcte en volledige gegevens te verstrekken moet derhalve duidelijk worden vermeld, alsmede de noodzaak van doeltreffende samenwerking tussen die autoriteiten en de Commissie bij de aanpak van problemen betreffende de kwaliteit van gegevens.

nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens worden geharmoniseerd. De verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten om correcte en volledige gegevens te verstrekken moet derhalve duidelijk worden vermeld, alsmede de noodzaak van doeltreffende samenwerking tussen die autoriteiten en de Commissie bij de aanpak van problemen betreffende de kwaliteit van gegevens.

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

#### **Amendement 176**

**Tiemo Wölken, Ismail Ertug, Constanze Krehl, Jo Leinen**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 38**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie.

##### *Amendement*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie **en**

*moeten worden bestemd voor gerichte programma's voor het opnieuw inzetten, omscholen en bijscholen van werknemers die zijn getroffen door de structurele veranderingen in de automobielsector, opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk in nauwe samenspraak met de sociale partners en publiek-private initiatieven met betrekking tot de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.*

Or. en

### Motivering

*De opbrengsten van de geïnde bijdragen voor overtollige emissies moeten worden gebruikt voor het omscholen en bijscholen van werknemers, het opnieuw inzetten van arbeidskrachten en de uitrol van infrastructuur om zo bij te dragen aan een eerlijke en doeltreffende overgang naar een koolstofarme economie, zoals door deze verordening wordt beoogd. Dit dient met name te gebeuren in regio's die het sterkst getroffen worden door de overgang in de automobielsector, in nauw overleg met de sociale partners.*

### Amendement 177

Nicola Caputo

### Voorstel voor een verordening

### Overweging 38

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies *vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie.*

#### *Amendement*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies *moeten worden beschouwd als inkomsten ten behoeve van de uitrol van schone mobiliteit en een eerlijke transitie.*

Or. it

*Het doel van het amendement is om het gebruik van de vrijwaring van emissies aan te pakken.*

## **Amendement 178**

**Tiemo Wölken, Constanze Krehl**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 41**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 echter worden gegarandeerd door gebruikmaking van door fabrikanten te rapporteren gegevens afkomstig van brandstofverbruiksmeters, in combinatie met een niet te overschrijden (NTE-)grenswaarde van maximaal 10 % 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.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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)).

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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

## **Amendement 179**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 41**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te

##### *Amendement*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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.

beoordelen. *De meest doeltreffende manier om dit te bewerkstelligen, is door een test te gebruiken die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet, en die onverwijld moet worden ingevoerd in combinatie met een niet te overschrijden (NTE-)grenswaarde boven de typegoedkeuringswaarde. Totdat deze test voor de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies wordt toegepast, moet de naleving in reële rijomstandigheden worden gemeten door gebruikmaking van gegevens afkomstig van brandstofverbruiksmeters om te waarborgen dat de emissiereductiedoelstellingen voor het wegvervoer worden gehaald.* De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om *testen van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies te ontwikkelen en* de openbare beschikbaarheid van *de* gegevens *van brandstofverbruiksmeters* te waarborgen en indien nodig de procedures te ontwikkelen om de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te identificeren en te verzamelen.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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)).

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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

## **Amendement 180** **Merja Kyllönen**

### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 41**

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. **Het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek moet het mandaat krijgen om zich te buigen over de haalbaarheid van CO<sub>2</sub>-emissietests onder reële rijomstandigheden, waarbij belanghebbenden de mogelijkheid tot inspraak wordt geboden, om ervoor te zorgen dat dergelijke tests zo spoedig mogelijk in het regelgevingskader worden geïntegreerd. De werkelijke emissies van voertuigen mogen een bepaalde NTE-grenswaarde niet overschrijden, die voor elke fabrikant in 2021 wordt bepaald met het oog op diens emissiedoelstellingen voor 2025 en 2030.** De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om de openbare beschikbaarheid van dergelijke gegevens **en gegevens die van brandstofverbruiksmeters afkomstig zijn** te waarborgen en **ook om** indien nodig de procedures te ontwikkelen teneinde de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te identificeren en te verzamelen.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory



testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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)).

testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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

## **Amendement 181**

### **Seb Dance**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 41**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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. ***Op basis van deze gegevens moet de Commissie elk jaar een specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor voor elke fabrikant berekenen en publiceren die het verschil weerspiegelt tussen de gemiddelde werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe, door***

***de fabrikant geregistreerde voertuigen in een bepaald jaar en de waarden waarvoor typegoedkeuring is verleend. De werkelijke overschrijdingsfactoren moeten worden gebruikt om de specifieke emissiedoelstellingen voor elke fabrikant aan te passen.***

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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)).

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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

## **Amendement 182**

### **Rebecca Harms**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 41**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. De Commissie moet de

*Amendement*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. ***De Commissie moet in 2021***

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.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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)).

***de representativiteit van de testresultaten bepalen aan de hand van gegevens van brandstofverbruiksmeters en gepaste maatregelen treffen als de representativiteit in de daaropvolgende jaren afneemt.*** 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.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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

## **Amendement 183**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 41**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig

*Amendement*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>38</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>39</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig

Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-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.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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)).

Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen, **en, met ingang van 2022, met behulp van een PEMS gedurende een emissietest in reële rijomstandigheden**. 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.

---

<sup>38</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>39</sup> 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

## Amendement 184

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

### Voorstel voor een verordening Overweging 42

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) *Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld*. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in *hetzelfde jaar* worden beoordeeld om *een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken*.

*Amendement*

(42) *De nieuwe emissietest zal in 2021 van kracht worden voor alle personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen*. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in *2022* worden beoordeeld om *te evalueren hoe geschikt de doelstellingen en andere modaliteiten zijn, en om de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor 2030 voor het hele wagenpark en de verkoopdoelstelling voor emissievrije en emissiearme voertuigen vast te stellen*.

*Motivering*

*Voor het einde van 2022 moet in de evaluatie zijn voorzien en moet deze zijn afgerond om de bedrijfstak voldoende tijd te geven om eventuele veranderingen in te voeren.*

**Amendement 185**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 42**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) *Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van **al** deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.*

*Amendement*

(42) *Het is passend om de doeltreffendheid van deze verordening in 2022 te beoordelen om een vroege, gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van deze verordening en andere aanverwante wetgevingshandelingen uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.*

**Amendement 186**

**Merja Kyllönen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 42**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

(42) Deze verordening moet in 2022 worden beoordeeld om rekening te houden met de snelle technologische veranderingen en de toegenomen vraag naar emissiearme en emissievrije voertuigen. Een beoordeling van de verordening moet het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen aanpassen dat nodig is om het

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

*aanpassingsmechanisme in twee richtingen te activeren*.

Or. en

#### *Motivering*

*In 2021 zullen de effecten van de nieuwe WLTP-test bekend zijn samen met de laatste omrekeningsfactor. In 2022 zal het ook duidelijker zijn of de doelstelling voor emissiearme en emissievrije voertuigen voor 2025 ambitieus genoeg is. Beleidsmaatregelen moeten worden aangepast om te voorkomen dat fabrikanten standaard CO<sub>2</sub>-emissierechten ontvangen. Verschillende fabrikanten hebben publiekelijk aangekondigd om in 2025 een aandeel van 20-25 procent van lokale emissievrije voertuigen na te streven.*

#### **Amendement 187** **José Inácio Faria**

#### **Voorstel voor een verordening** **Overweging 42**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

##### *Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken *en om in 2021 een tussentijds verslag uit te brengen ter bevestiging van de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor het gehele wagenpark van de Europese Unie voor 2030 en de quota voor emissievrije en emissiearme voertuigen*.

Or. en

#### **Amendement 188** **Pavel Poc, Daciana Octavia Sârbu**

## Voorstel voor een verordening Overweging 42

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

*Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken. ***Gezien de onzekerheid over de marktintroductie van voertuigen met alternatieve energiebron en de relevante uitrol van infrastructuur, alsmede om de voorspelbaarheid voor de bedrijfstak te waarborgen, moet het ambitieniveau op transparante wijze naar boven of naar beneden worden aangepast. Het DAFI-voorstel van de Commissie biedt een leidraad voor de alternatieve infrastructuurbehoeften.***

Or. en

*Motivering*

*De verordening moet voorspelbaarheid bieden voor de industrie en beleidsmakers. Daarom moet in de verordening reeds duidelijk worden aangegeven hoe het ambitieniveau van 2030 moet worden aangepast.*

## Amendement 189 Françoise Grossetête

### Voorstel voor een verordening Overweging 42

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening

*Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening

inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken. ***Met het oog op maximale zichtbaarheid en rekening houdend met de onzekerheden ten aanzien van enerzijds de ontwikkeling van de markt van alternatieve voertuigen en anderzijds de invoering van de nodige infrastructuur, moet het ambitieniveau van de doelstellingen op transparante wijze naar boven of naar beneden kunnen worden bijgesteld.***

Or. fr

#### *Motivering*

*Met het oog op maximale zichtbaarheid moet de mogelijke aanpassing van de doelstellingen voor 2030 nu al worden overwogen.*

#### **Amendement 190**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Overweging 42**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

##### *Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken. ***Gezien de onzekerheid over de***



*marktintroductie van voertuigen met alternatieve energiebron en de relevante uitrol van infrastructuur, alsmede om de voorspelbaarheid voor de bedrijfstak te waarborgen, moet het ambitieniveau op transparante wijze naar boven of naar beneden worden aangepast.*

Or. en

### *Motivering*

*De verordening moet een mechanisme bieden voor aanpassing aan de marktintroductie.*

### **Amendement 191**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

### **Voorstel voor een verordening**

### **Overweging 42**

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

#### *Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken. ***Werkelijke bron-tot-wiel- en levenscyclusemissies van afzonderlijke voertuigtypen moeten worden gemonitord, transparant worden gemaakt en in aanmerking worden genomen bij de beoordeling zoals uiteengezet in artikel 14.***

Or. en

### *Motivering*

*Om rekening te houden met de algehele voetafdruk van een voertuig, moet de bron-tot-wielanalyse worden bevorderd.*

**Amendement 192**  
**Mireille D'Ornano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 42**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

*Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet **absoluut** de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

Or. fr

**Amendement 193**  
**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

**Voorstel voor een verordening**  
**Overweging 42 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(42 bis) De Commissie moet tegen 2025 de doeltreffendheid van de bij deze verordening ingevoerde maatregelen beoordelen op basis van het beste en meest recente beschikbare wetenschappelijke bewijs, om alleen de uitlaatemissies te beperken met betrekking tot de verschuiving van de effecten naar geïntegreerde broeikasgasemissies en het aanpakken van manieren om die impact verder te minimaliseren.**

Or. en

*Geïntegreerde emissies worden steeds belangrijker. Hun impact moet worden gemonitord en aangepakt.*

## **Amendement 194**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

### **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 CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M<sub>0</sub> en TM<sub>0</sub>, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/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 raadplegingen 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<sup>42</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van

*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 methode voor de registratie van de in artikel 7 bedoelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M<sub>0</sub> en TM<sub>0</sub>, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/km, ***de ontwikkeling van een emissietest in reële rijomstandigheden, zoals bedoeld in artikel 1, de vereisten om te zorgen voor naleving van het verbod op manipulatie-instrumenten en de vereiste inhoud van het in artikel 4 bedoelde uitgebreide documentatiepakket, en de aanpassing van de in artikel 14, lid 3, vermelde***

gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

formules in bijlage I. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen 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<sup>42</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

---

<sup>42</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

---

<sup>42</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Or. en

## **Amendement 195**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **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

#### *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,**

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 CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M<sub>0</sub> en TM<sub>0</sub>, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/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 raadplegingen 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<sup>42</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

---

<sup>42</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

*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 CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M<sub>0</sub> en TM<sub>0</sub>, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/km, *voor de ontwikkeling van een test die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissie meet, zoals bedoeld in artikel 12, lid 1 ter*, en *de aanpassing* 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 raadplegingen 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<sup>42</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

---

<sup>42</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Or. en

**Amendement 196**  
**Rebecca Harms**

## 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 CO<sub>2</sub>-emissies, **ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor  $M_0$  en  $TM_0$** , van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/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 raadplegingen 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<sup>42</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde

*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 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 CO<sub>2</sub>-emissies, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/km, **ten aanzien van de vaststelling van de in artikel 6, lid 8 bis, bedoelde op naleving gerichte handelsregeling en ten aanzien van aanpassingen van de doelstellingen van artikel 1 opdat deze de in artikel 12, lid 1 bis, bedoelde werkelijke emissieprestaties van voertuigen weerspiegelen**, en **de aanpassing** 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 raadplegingen 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<sup>42</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te

handelingen.

ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

---

<sup>42</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

---

<sup>42</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Or. en

### **Amendement 197** **Rebecca Harms**

#### **Voorstel voor een verordening** **Artikel 1 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de *klimaatverbintenissen van de Unie na te komen en de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen op een wijze die strookt met de* goede werking van de interne markt.

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1. De verordening beoogt het nakomen van de klimaatverbintenissen en het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie.*

### **Amendement 198** **Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Voorstel voor een verordening** **Artikel 1 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de ***klimaat- en milieudoelstellingen van de Unie te bereiken op een wijze die strookt met de*** goede werking van de interne markt.

Or. en

*Motivering*

*Naast het leggen van een duidelijk verband tussen de huidige verordening en de klimaatdoelstellingen van de Unie, moet ook een duidelijke verwijzing naar de doelstellingen van de Unie op het gebied van milieubescherming worden opgenomen. De naleving van de verplichtingen voor auto's en bestelwagens zoals gedefinieerd in deze verordening kan leiden tot het bereiken van bredere milieudoelstellingen, zoals de verbetering van de luchtkwaliteit.*

**Amendement 199**  
**Kateřina Konečná**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

**Amendement 200**  
**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Fredrick Federley, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 1**



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om **te voldoen aan de klimaatverbintenissen van de Unie en** de goede werking van de interne markt te garanderen.

Or. en

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

**Amendement 201**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. De Commissie stelt uiterlijk 18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening gedelegeerde handelingen vast overeenkomstig artikel 16 tot wijziging van lid 2 van dit artikel en de bijlagen van deze verordening, en vervangt vanaf 1 januari 2022 de testprocedure overeenkomstig (EU) 2017/1151 door een emissietest in reële rijomstandigheden met behulp van draagbare emissiemeetsystemen (PEMS).**

Or. en

*Motivering*

*Emissietests in reële rijomstandigheden zijn essentieel om de naleving van de in deze verordening vastgestelde emissiereducties te waarborgen. Het voorstel van de Commissie moet derhalve worden aangepast om de in artikel 1, lid 2, vastgelegde test zo snel mogelijk te*

vervangen door een emissietest in reële rijomstandigheden.

## **Amendement 202**

**John Procter**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3. Deze verordening zal tot en met 31 december 2024 worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie waarnaar in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement wordt verwezen<sup>43</sup>.**

**Schrappen**

---

<sup>43</sup> *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen (COM(2007) 19 definitief).*

Or. en

#### *Motivering*

*Dit amendement is gerechtvaardigd, omdat het is gebaseerd op bredere amendementen om de doelstellingen voor 2025 voor het gehele wagenpark te schrappen. Dit zou de industrie niet voldoende aanlooptijd bieden ten aanzien van de doelstellingen voor 2021 en 2020 voor respectievelijk auto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Daarnaast zijn er nog andere problemen met betrekking tot de bewustmaking onder consumenten van BEV's, een gebrek aan alternatieve brandstofinfrastructuur, en de productiecycclus voor veel voertuigen die al in ontwikkeling zijn.*

## **Amendement 203**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3. Deze verordening zal tot en met 31 december 2024 worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie waarnaar in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement wordt verwezen<sup>43</sup>.**

**Schrappen**

---

<sup>43</sup> *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen (COM(2007) 19 definitief).*

Or. en

*Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

**Amendement 204**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3. Deze verordening zal tot en met 31 december 2024 worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de**

**Schrappen**

*Unie waarnaar in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement wordt verwezen*<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen (COM(2007) 19 definitief).*

Or. it

#### *Motivering*

*De tussentijdse doelstellingen tot 2025 bieden fabrikanten onvoldoende tijd, omdat de indicatieve formule voor deze doelstellingen niet vóór 2022 beschikbaar zal zijn en alle elementen van de definitieve formule in 2024 zullen worden vastgesteld. Met name voor lichte bedrijfsvoertuigen zijn deze doelstellingen in feite onmogelijk te bereiken, aangezien de cyclus van ontwikkeling en productie van deze categorie voertuigen ook maximaal vijftien jaar duurt.*

#### **Amendement 205**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:**

**Schrappen**

**a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

**b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;*

Or. it

#### **Amendement 206**

**György Hölvényi, András Gyürk, Andor Deli, Norbert Erdős, József Szájer, László Tóké, Kinga Gál, Ádám Kósa, György Schöpflin**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:**

***Schrappen***

**a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

**b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

Or. en

#### **Amendement 207**

**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Andrzej Grzyb**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:**

**Schrappen**

**a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

**b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

Or. en

*Motivering*

*2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende aanlooptijd, aangezien de formule voor de indicatieve doelstelling voor 2025 ten vroegste in oktober 2022 beschikbaar zal zijn en alle elementen van de formule voor de einddoelstelling in 2024 worden vastgesteld. In het geval van lichte bedrijfsvoertuigen is de termijn van 2025 in de praktijk onmogelijk, omdat de ontwikkelings- en productiecycli gemiddeld maximaal 15 jaar bedraagt – voertuigen die in 2025 moeten worden verkocht, bevinden zich nu al in het ontwikkelingsproces. Met betrekking tot lid 5 is de relevante nummering van de punten gewijzigd als gevolg van de schrapping van punt 6.1.1 van deel A en B van bijlage I.*

**Amendement 208**  
**Gesine Meissner, Ulrike Müller**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:**

**Schrappen**

**a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

**b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

Or. en

#### **Amendement 209**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:**

**Schrappen**

**a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;*

*b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;*

Or. en

#### *Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

#### **Amendement 210**

**John Procter**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:**

**Schrappen**

*a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;*

*b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

Or. en

**Amendement 211**  
**Gerben-Jan Gerbrandy**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. **Met ingang** van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

*Amendement*

4. Van 1 januari **2022 tot en met 31 december** 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

Or. en

*Motivering*

*Een lineair reductietraject biedt een meer voorspelbaar en geleidelijk investeringskader voor fabrikanten. Bovendien helpt een lineair reductietraject de lidstaten hun lineaire emissiereductietrajecten onder de Verordening klimaatmaatregelen effectiever te realiseren.*

**Amendement 212**  
**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Met ingang van 1 januari **2025** zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

*Amendement*

4. Met ingang van 1 januari **2026** zijn voor het gehele wagenpark van **en de fabrikanten in** de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

Or. en

**Amendement 213**  
**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Met ingang van 1 januari **2025** zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

*Amendement*

4. Met ingang van 1 januari **2026** zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

Or. en

*Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

**Amendement 214**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

*Amendement*

4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van **en de fabrikanten in** de EU de volgende doelstellingen van toepassing:

Or. en

**Amendement 215**  
**Rebecca Harms**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **15 %** van de gemiddelde specifieke

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **45 %** van de gemiddelde specifieke

emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

Or. en

### **Amendement 216**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 1 – lid 4 – letter a**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 6.1.1;

Or. en

### **Amendement 217**

**José Inácio Faria**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 1 – lid 4 – letter a**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

#### *Motivering*

*CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer, met name auto's, zijn ondanks de huidige normen niet*

*omlaag gegaan. De regelgevende inspanningen moeten daarom worden versneld. Om in overeenstemming te zijn met de mondiale overeenkomst van Parijs, moeten nieuwe auto's en bestelwagens die op de EU-markt worden gebracht, hun uitstoot met minstens 25 % verminderen in 2025 en 50 % in 2030. Aangezien een 2025-norm de auto-emissies tussen 2025 en 2029 zal reguleren, zal alle vooruitgang in het volgende decennium voortkomen uit de bindende 2025-doelstelling. De 2030-norm is nog ver weg en kan gezien de snelle ontwikkelingen op de wereldwijde markt van voertuigen begin 2020 worden herzien en bevestigd.*

## **Amendement 218**

**Tiemo Wölken, Ismail Ertug**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

##### *Motivering*

*Hoewel het voldoende lijkt om de fabrikanten een jaar extra tijd te geven om de normen toe te passen, moeten in dezelfde zin hogere doelen worden gesteld voor de tussentijdse doelstelling. Dit cijfer moet in de hele verordening dienovereenkomstig worden gewijzigd.*

## **Amendement 219**

**Gerben-Jan Gerbrandy**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's **een** voor het gehele EU-wagenpark geldende **doelstelling gelijk aan** een vermindering

##### *Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's **jaarlijkse** voor het gehele EU-wagenpark geldende **doelstellingen voor een lineair traject die**

van **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

een vermindering van **25 % bereiken in 2025** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

Or. en

#### *Motivering*

*Een lineair reductietraject biedt een meer voorspelbaar en geleidelijk investeringskader voor fabrikanten. Bovendien sluit een lineair reductietraject aan bij de lineaire emissiereductietrajecten van EU-lidstaten in het kader van de EU-verordening klimaatmaatregelen.*

#### **Amendement 220** **Merja Kyllönen**

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

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

#### *Motivering*

*De verordening beoogt het nakomen van de klimaatverbintenissen en het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie.*

#### **Amendement 221** **Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Fredrick Federley, Jan Huitema**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 222**

**Jytte Guteland**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 4 – letter a**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 223**

**Karl-Heinz Florenz, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 4 – letter a**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

Or. en

#### *Motivering*

*Het is belangrijk om een ambitieuze verplichte 2025-reductiedoelstelling te hebben, omdat dit een snelle invoering van efficiëntere voertuigen stimuleert en de cumulatieve totale CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's veel lager zijn dan zonder een tussentijdse doelstelling.*

#### **Amendement 224**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **10 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

Or. en

#### *Motivering*

*De doelstelling die wordt voorgesteld voor personenauto's, is in lijn met het ambitieniveau overeenkomstig COP21 dat wordt beschreven in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij de mededeling "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" van juli 2016.*

#### **Amendement 225**

**Rebecca Harms**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **45 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;

Or. en

**Amendement 226**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 6.1.1;

Or. en

**Amendement 227**

**Gerben-Jan Gerbrandy**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen **een** voor het gehele EU-wagenpark geldende **doelstelling gelijk aan** een vermindering

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen **jaarlijkse** voor het gehele EU-wagenpark geldende **doelstellingen voor een lineair**



van **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;

**traject die** een vermindering van **25 % bereiken in 2025** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1.

Or. en

#### *Motivering*

*Een lineair reductietraject biedt een meer voorspelbaar en geleidelijk investeringskader voor fabrikanten. Bovendien sluit een lineair reductietraject aan bij de lineaire emissiereductietrajecten van EU-lidstaten in het kader van de Verordening klimaatmaatregelen.*

#### **Amendement 228** **Merja Kyllönen**

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

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

#### *Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen in artikel 1. De verordening beoogt het nakomen van de klimaatverbintenissen en het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie.*

#### **Amendement 229** **Tiemo Wölken, Ismail Ertug**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 230**

**José Inácio Faria**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

*Motivering*

*CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer, met name auto's, zijn ondanks de huidige normen niet omlaag gegaan. De regelgevende inspanningen moeten daarom worden versneld. Om in overeenstemming te zijn met de mondiale overeenkomst van Parijs, moeten nieuwe auto's en bestelwagens die op de EU-markt worden gebracht, hun uitstoot met minstens 25 % verminderen in 2025 en 50 % in 2030. Aangezien een 2025-norm de auto-emissies tussen 2025 en 2029 zal reguleren, zal alle vooruitgang in het volgende decennium voortkomen uit de bindende 2025-doelstelling. De 2030-norm is nog ver weg en kan gezien de snelle ontwikkelingen op de wereldwijde markt van voertuigen begin 2020 worden herzien en bevestigd.*

## **Amendement 231**

**Jytte Guteland**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 232**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Fredrick Federley, Jan Huitema**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 233**

**Karl-Heinz Florenz, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1.

Or. en

*Motivering*

*Het is belangrijk om een ambitieuze verplichte 2025-reductiedoelstelling te hebben, omdat dit een snelle invoering van efficiëntere voertuigen stimuleert en de cumulatieve totale CO<sub>2</sub>-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen veel lager zijn dan zonder een tussentijdse doelstelling.*

**Amendement 234**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 4 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **10 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1.

Or. en

*Motivering*

*De doelstelling die wordt voorgesteld voor lichte bedrijfsvoertuigen, is in lijn met het ambitieniveau overeenkomstig COP21 dat wordt beschreven in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij de mededeling "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" van juli 2016.*

**Amendement 235**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***b bis) voor het aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen, een verkoopdoelstelling 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

*Motivering*

*Het is noodzakelijk om voor de verkoop van emissievrije en emissiearme voertuigen een hogere doelstelling in te voeren om de marktzekerheid reeds voor de tussentijdse 2025-doelstelling te vergroten.*

**Amendement 236**  
**Rebecca Harms**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***b bis) een minimumpercentage van 15 % emissievrije voertuigen.***

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1 (niet-gecodificeerd). De verordening beoogt het nakomen van de klimaatverbintenissen en het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie. Investeringszekerheid is met name nodig voor noodzakelijke investeringen in infrastructuur voor emissievrije voertuigen om die verbintenissen te realiseren.*

**Amendement 237**  
**Kateřina Konečná**

**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 verkoopdoelstelling 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 238**  
**Gerben-Jan Gerbrandy**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 5 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

5. *Met ingang* van 1 januari **2030** zijn de volgende doelstellingen van toepassing:

5. Van 1 januari **2026 tot en met 31 december 2029** zijn de volgende doelstellingen van toepassing:

Or. en

*Motivering*

*Een lineair reductietraject biedt een meer voorspelbaar en geleidelijk investeringskader voor fabrikanten. Bovendien sluit een lineair reductietraject aan bij de lineaire emissiereductietrajecten van EU-lidstaten in het kader van de Verordening klimaatmaatregelen.*

**Amendement 239**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 1 – lid 5 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn de volgende doelstellingen van toepassing:

*Amendement*

5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn **voor het gehele wagenpark van en de fabrikanten in de EU** de volgende doelstellingen van toepassing:

Or. en

**Amendement 240**  
**Rebecca Harms**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **75 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

**Amendement 241**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **70 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

*Motivering*

*Het is noodzakelijk om de ambitie van de in het Commissievoorstel aangegeven doelstellingen te verhogen tot een niveau dat de EU en de lidstaten daadwerkelijk in staat zou stellen hun klimaatverbintenissen in het kader van de Overeenkomst van Parijs te halen en zou zorgen voor een echte bijdrage van de vervoerssector in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen. Het Europees Parlement moet instemmen met de reductiedoelstelling voor 2030, die de grootste consumentenvoordelen garandeert (d.w.z. brandstofbesparing verminderd met technologiekosten) en de grootste nettovoordelen voor de maatschappij als geheel (d.w.z. consumentenvoordelen plus de waarde van vermeden CO<sub>2</sub>).*

**Amendement 242****Jytte Guteland****Voorstel voor een verordening****Artikel 1 – lid 5 – letter a***Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **55 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

**Amendement 243****José Inácio Faria****Voorstel voor een verordening****Artikel 1 – lid 5 – letter a***Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

overeenkomstig bijlage I, deel A,  
punt 6.1.2;

Or. en

### *Motivering*

*Om de uitstoot van broeikasgassen in de gehele vervoerssector met 60 % te verminderen, zoals aangegeven door de EU in 2011, zou het wegvervoer tegen 2050 volledig koolstofvrij moeten zijn. Dit betekent dat tegen 2035/40 alle nieuwe auto's en bestelwagens emissievrij moeten zijn. Zelfs normen als een reductiedoelstelling van 45 % voor auto's en 40 % voor bestelwagens zouden alleen de vereiste 46 % reductie van het wegvervoer impliceren om het doel van de EU-verordening inzake de verdeling van de inspanningen te bereiken. Dientengevolge zijn ambitieuzere emissiereductiedoelstellingen nodig.*

### **Amendement 244**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Fredrick Federley, Jan Huitema**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

##### *Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 245**

**Tiemo Wölken, Ismail Ertug**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het

##### *Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

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 246**  
**Merja Kyllönen**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **45 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1. De verordening beoogt het nakomen van de klimaatverbintenissen en het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie.*

**Amendement 247**  
**Gerben-Jan Gerbrandy**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's **een** voor het gehele EU-wagenpark geldende

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's **jaarlijkse** 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;

*doelstellingen voor een lineair traject die* een vermindering van **45 % bereiken in 2029 vergeleken met** de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

#### *Motivering*

*Een lineair reductietraject biedt een meer voorspelbaar en geleidelijk investeringskader voor fabrikanten. Bovendien sluit een lineair reductietraject aan bij de lineaire emissiereductietrajecten van EU-lidstaten in het kader van de Verordening klimaatmaatregelen.*

#### **Amendement 248**

**Karl-Heinz Florenz, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

##### *Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **40 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

#### *Motivering*

*Een hogere doelstelling in 2030 vergroot de mogelijkheden van de lidstaten om hun doelstelling in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen te halen. Een doelstelling van 40 procent voor auto's zal ook leiden tot meer marktintroductie van emissievrije en/of emissiearme voertuigen en meer nettobesparingen voor de tweede eigenaren volgens de effectbeoordeling van de Commissie.*

#### **Amendement 249**

**Jens Gieseke**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 6.1.2;

Or. en

*Motivering*

*Vanwege de lange productiecycli in de automobiellindustrie moeten we doelen stellen die zowel ambitieus als haalbaar zijn.*

**Amendement 250**  
**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

*Motivering*

*De doelstelling die wordt voorgesteld voor personenauto's, is in lijn met het ambitieniveau overeenkomstig COP21 dat wordt beschreven in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij de mededeling "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" van juli 2016.*

**Amendement 251**  
**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;**

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, **punt 6.1.1;**

Or. en

*Motivering*

*2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende aanlooptijd, aangezien de formule voor de indicatieve doelstelling voor 2025 ten vroegste in oktober 2022 beschikbaar zal zijn en alle elementen van de formule voor de einddoelstelling in 2024 worden vastgesteld. In het geval van lichte bedrijfsvoertuigen is de termijn van 2025 in de praktijk onmogelijk, omdat de ontwikkelings- en productiecycli gemiddeld maximaal 15 jaar bedraagt – voertuigen die in 2025 moeten worden verkocht, bevinden zich nu al in het ontwikkelingsproces. Met betrekking tot lid 5 is de relevante nummering van de punten gewijzigd als gevolg van de schrapping van punt 6.1.1 van deel A en B van bijlage 1.*

**Amendement 252**  
**Elisabetta Gardini, Lorenzo Cesa, Giovanni La Via, Stefano Maullu**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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,

*Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A,

punt 6.1.2;

punt 6.1.2;

Or. en

### *Motivering*

*Een reductieniveau van 20 % voor personenauto's en 15 % voor lichte bedrijfsvoertuigen komt overeen met het ambitieniveau zoals overeengekomen door COP21 zoals blijkt uit scenario's van de COM – Mededeling inzake emissiearme mobiliteit van juli 2016, met vermelding in de ECO27 van scenario's die zijn ontworpen om aan alle door de Europese Raad gestelde doelen voor 2030 te voldoen.*

### **Amendement 253**

**John Procter**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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;

##### *Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

Or. en

### **Amendement 254**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – letter a**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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

##### *Amendement*

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 6.1.2;

overeenkomstig bijlage I, deel A,  
punt 6.1.2;

Or. it

**Amendement 255**  
**Seb Dance**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*a bis) Met ingang van 1 januari 2035  
geldt voor het gehele wagenpark van de  
EU voor de CO<sub>2</sub>-emissies van in de Unie  
geregistreerde nieuwe personenauto's en  
nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een  
doelstelling van 0 g CO<sub>2</sub>/km;*

Or. en

*Motivering*

*Zoals het Europees Parlement aanbeveelt in zijn aanbeveling naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector, moeten de nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die vanaf 2035 worden verkocht, emissievrij zijn om de vervoerssector uiterlijk in 2050 volledig koolstofvrij te maken.*

**Amendement 256**  
**Rebecca Harms**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **75 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

### **Amendement 257**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 1 – lid 5 – letter b**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

###### *Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **70 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2;

Or. en

###### *Motivering*

*Het is noodzakelijk om de ambitie van de in het Commissievoorstel aangegeven doelstellingen te verhogen tot een niveau dat de EU en de lidstaten daadwerkelijk in staat zou stellen hun klimaatverbintenissen in het kader van de Overeenkomst van Parijs te halen en zou zorgen voor een echte bijdrage van de vervoerssector in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen. Het Europees Parlement moet instemmen met de reductiedoelstelling voor 2030, die de grootste consumentenvoordelen garandeert (d.w.z. brandstofbesparing verminderd met technologiekosten) en de grootste nettovoordelen voor de maatschappij als geheel (d.w.z. consumentenvoordelen plus de waarde van vermeden CO<sub>2</sub>).*

### **Amendement 258**

**Jytte Guteland**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 1 – lid 5 – letter b**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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

###### *Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **55 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld



overeenkomstig bijlage I, deel B,  
punt 6.1.2.

overeenkomstig bijlage I, deel B,  
punt 6.1.2.

Or. en

**Amendement 259**  
**José Inácio Faria**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen 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 B, punt 6.1.2.

Or. en

*Motivering*

*Om de uitstoot van broeikasgassen in de gehele vervoerssector met 60 % te verminderen, zoals aangegeven door de EU in 2011, zou het wegvervoer tegen 2050 volledig koolstofvrij moeten zijn. Dit betekent dat tegen 2035/40 alle nieuwe auto's en bestelwagens emissievrij moeten zijn. Zelfs normen als een reductiedoelstelling van 45 % voor auto's en 40 % voor bestelwagens zouden alleen de vereiste 46 % reductie van het wegvervoer impliceren om het doel van de EU-verordening inzake de verdeling van de inspanningen te bereiken. Dientengevolge zijn ambitieuzere emissiereductiedoelstellingen nodig.*

**Amendement 260**  
**Tiemo Wölken, Ismail Ertug**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 261**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Fredrick Federley, Jan Huitema**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 1 – lid 5 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen 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 B, punt 6.1.2.

Or. en

#### **Amendement 262**

**Gerben-Jan Gerbrandy**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 1 – lid 5 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen **jaarlijkse** voor het gehele EU-wagenpark geldende **doelstellingen voor een lineair traject die** een vermindering van **45 % bereiken in 2029** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Or. en

## Motivering

*Een lineair reductietraject biedt een meer voorspelbaar en geleidelijk investeringskader voor fabrikanten. Bovendien sluit een lineair reductietraject aan bij de lineaire emissiereductietrajecten van EU-lidstaten in het kader van de Verordening klimaatmaatregelen.*

### **Amendement 263** **Merja Kyllönen**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **45 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Or. en

## Motivering

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1. De verordening beoogt het nakomen van de klimaatverbintenissen en het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie.*

### **Amendement 264** **Karl-Heinz Florenz, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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,

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **40 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B,

punt 6.1.2.

punt 6.1.2.

Or. en

*Motivering*

*Een hogere doelstelling in 2030 vergroot de mogelijkheden van de lidstaten om hun doelstelling in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen te halen. Volgens de effectbeoordeling van de Commissie is een streefcijfer van 40 procent voor lichte bedrijfsvoertuigen het meest efficiënt vanuit een maatschappelijk en consumentenperspectief en in termen van samenhang met het algemene klimaat- en energiebeleid.*

**Amendement 265**

**Jens Gieseke**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 5 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 6.1.2.

Or. en

*Motivering*

*Vanwege de lange productiecycli in de automobieliindustrie moeten we doelen stellen die zowel ambitieus als haalbaar zijn.*

**Amendement 266**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 1 – lid 5 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies

PE622.229v01-00

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies

140/191

AM\1154051NL.docx

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.

van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Or. en

### *Motivering*

*De doelstelling die wordt voorgesteld voor lichte bedrijfsvoertuigen, is in lijn met het ambitieniveau overeenkomstig COP21 dat wordt beschreven in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij de mededeling "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" van juli 2016.*

### **Amendement 267** **John Procter**

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

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

##### *Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 6.1.2.

Or. en

### **Amendement 268** **Elisabetta Gardini, Lorenzo Cesa, Giovanni La Via, Stefano Maullu**

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

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende

##### *Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Or. en

#### *Motivering*

*Een reductieniveau van 20 % voor personenauto's en 15 % voor lichte bedrijfsvoertuigen komt overeen met het ambitieniveau zoals overeengekomen door COP21 zoals blijkt uit scenario's van de COM – Mededeling inzake emissiearme mobiliteit van juli 2016, met vermelding in de ECO27 van scenario's die zijn ontworpen om aan alle door de Europese Raad gestelde doelen voor 2030 te voldoen.*

### **Amendement 269**

**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – letter b**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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**.

##### *Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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**.

Or. en

#### *Motivering*

*2025 biedt de industrie niet voldoende aanlooptijd, aangezien de formulering voor de indicatieve streefwaarde voor 2025 het vroegst beschikbaar is in oktober 2022 en alle elementen van de definitieve formulering in 2024 zullen worden vastgesteld. In het geval van lichte bedrijfsvoertuigen is de termijn van 2025 in de praktijk onmogelijk, omdat de ontwikkelings- en productiecycclus gemiddeld maximaal 15 jaar bedraagt – voertuigen die in 2025 moeten worden verkocht, bevinden zich nu al in het ontwikkelingsproces. Met betrekking tot lid 5 is de relevante nummering van de punten gewijzigd als gevolg van de schrapping van punt 6.1.1 van deel A en B van bijlage 1.*

**Amendement 270**  
**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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.

*Amendement*

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **10 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Or. it

**Amendement 271**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***b bis) voor het aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen, een verkoopdoelstelling gelijk aan een marktaandeel van 60 % 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

*Motivering*

*Het is noodzakelijk om een ambitieuze doelstelling inzake emissiearme en emissievrije voertuigen voor 2030 in te voeren om ervoor te zorgen dat dergelijke voertuigen tegen die tijd de belemmeringen hebben overwonnen die momenteel hun inzet in de Unie beperken.*

**Amendement 272**  
**Kateřina Konečná**

**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 verkoopdoelstelling gelijk aan een marktaandeel van 40-60 % 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

*Motivering*

*Er is een beleidsmechanisme nodig om ervoor te zorgen dat de markt voor emissievrije voertuigen wordt versneld. Het vaststellen van de voor het gehele EU-wagenpark geldende emissiedoelstellingen is niet voldoende om de klimaatdoelstellingen van de Unie te bereiken. De doelstelling voor 2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende tijd om nieuwe technologieën te ontwikkelen en op de markt te brengen. De oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is nog steeds onvoldoende en de aanvaarding door de consument is laag. De doelstelling moet minstens een jaar worden uitgesteld om een technologische reactie van de fabrikant mogelijk te maken, en de verplichting inzake emissievrije voertuigen om investeringszekerheid voor de toekomst te bieden moet worden geïntroduceerd.*

**Amendement 273**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***5 bis. Met ingang van 1 januari 2035 moeten de CO<sub>2</sub>-emissies uit fossiele brandstoffen voor in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen voor het gehele wagenpark van de EU gelijk zijn aan 0 g CO<sub>2</sub>/km.***



*Motivering*

*Aangezien de gemiddelde levensduur van een auto 15 jaar bedraagt, mogen de laatste CO<sub>2</sub>-uitstotende voertuigen met fossiele brandstoffen uiterlijk tot 2035 worden verkocht en dienen zij geleidelijk uit het Europese straatbeeld te verdwijnen.*

**Amendement 274**  
**Rebecca Harms**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***5 bis. Met ingang van 1 januari 2035 geldt voor het gehele EU-wagenpark een doelstelling van 0 g CO<sub>2</sub>/km voor de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe, in de Unie geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen.***

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de logica van de amendementen op artikel 1, leden 4 en 5 (niet-gecodificeerd), tot vaststelling van de voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor 2025 en 2030, aangezien die doelstellingen kaderen in het streven naar emissievrije nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.*

**Amendement 275**  
**Gerben-Jan Gerbrandy**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***5 bis. Vanaf 1 januari 2030 geldt een voortdurende jaarlijkse verminderingfactor van 5 % voor zowel het nieuwe personenwagenpark als het nieuwe lichte bedrijfsvoertuigenpark.***

*Motivering*

*Een voortdurend lineair reductietraject vanaf 2030 biedt duidelijke langetermijnbegeleiding voor investeerders en infrastructuurplanning.*

**Amendement 276**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***5 bis. Vanaf 1 januari 2030 geldt een jaarlijkse verminderingfactor van 5 % voor zowel het nieuwe personenwagenpark als het nieuwe lichte bedrijfsvoertuigenpark.***

Or. en

*Motivering*

*De vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies biedt ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen. Om deze zekerheid te waarborgen en om de doelstellingen van deze verordening te versterken, dat wil zeggen om te voldoen aan de klimaatverbintenissen van de Unie en om de goede werking van de interne markt te waarborgen, moet worden voorzien in een voortzetting van de vereisten voor CO<sub>2</sub>-emissiereductie.*

**Amendement 277**

**Françoise Grossetête**

**Voorstel voor een verordening****Artikel 2 – lid 1 – letter a**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

a) categorie M<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG ("personenauto's"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe

a) categorie M<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG ("personenauto's"), ***uitgezonderd categorie M<sub>1</sub> afgeleid van categorie N<sub>1</sub> (categorie M<sub>1</sub> met een R-punt > 850 mm***

personenauto's");

**van de grond en een maximummassa van meer dan 2 500 kg), en** die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's");

Or. fr

#### *Motivering*

*Het lijkt nodig om voor personenvervoer gebruikte bestelwagens (meer dan zes plaatsen) in de categorie van lichte bedrijfsvoertuigen te handhaven.*

#### **Amendement 278**

**Françoise Grossetête**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 2 – lid 1 – letter b**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").

##### *Amendement*

b) categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen") **en categorie M<sub>1</sub> afgeleid van categorie N<sub>1</sub> (categorie M<sub>1</sub> met een R-punt > 850 mm van de grond en een maximummassa van meer dan 2 500 kg)**, die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").

Or. fr

#### *Motivering*

*Het lijkt nodig om voor personenvervoer gebruikte bestelwagens (meer dan zes plaatsen) in de categorie van lichte bedrijfsvoertuigen te handhaven.*

#### **Amendement 279**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 2 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG.

*Amendement*

3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen:

a) voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG;

b) *die incompleet behoren tot categorie N<sub>1</sub>; en*

c) *die compleet behoren tot categorie N<sub>1</sub>, indien uit het conformiteitscertificaat blijkt dat deze voertuigen zijn voltooid door een andere fabrikant dan die van het incomplete voertuig.*

Or. it

*Motivering*

*De complete en incomplete voertuigen die behoren tot categorie N<sub>1</sub> vormen minder dan 5 % van alle N<sub>1</sub>-goedkeuringen. Er zijn verschillende bedrijven beschikbaar om tegemoet te komen aan de uiteenlopende behoeften van de klanten, voornamelijk bestaande uit kmo's. Vanuit dit oogpunt zijn de administratieve lasten voor kmo's en OEM's buitensporig in verhouding tot een klein milieuvoordeel, gezien de kleine omvang van de markt. De vrijstelling van het toepassingsgebied wordt daarom aangegeven in overeenstemming met de beginselen van "betere regelgeving" en spaarzaamheid.*

**Amendement 280**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 2 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II, deel A, bij Richtlijn

*Amendement*

3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II, deel A, bij

Richtlijn 2007/46/EG, *noch op in fasen gebouwde voertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 7 van Richtlijn 2007/46/EG, indien de fabrikant van het basisvoertuig niet de uiteindelijke fabrikant is (volgens het conformiteitscertificaat).*

Or. en

*Motivering*

*De administratieve lasten voor kmo's en OEM's zouden niet passend zijn, waarbij er bovendien sprake is van zeer geringe milieuvordelen, aangezien in fasen gebouwde voertuigen minder dan 5 % van alle N<sub>1</sub>-registraties vertegenwoordigen.*

**Amendement 281**  
**Rebecca Harms**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 2 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. Artikel 4, artikel 7, lid 4, onder b) en c), artikel 8 en artikel 9, lid 1, onder a) en c), zijn niet van toepassing op een fabrikant die, samen met alle met hem verbonden ondernemingen, in het voorgaande kalenderjaar minder dan 1 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's of minder dan 1 000 in de Unie geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen heeft geproduceerd, tenzij die fabrikant een afwijking aanvraagt en deze hem overeenkomstig artikel 10 wordt toegekend.**

**Schrappen**

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstellingen van artikel 1. Met het oog op de vereiste snelle reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, is het niet wenselijk kleine fabrikanten vrijstelling te verlenen.*

## Amendement 282

Jo Leinen

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 2 – lid 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***4 bis. Deze verordening geldt voor voertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven, met een maximaal toelaatbare massa van meer dan 3 500 kg maar minder dan 4 250 kg, mits de massa boven de 3 500 kg uitsluitend het gevolg is van de extra massa van het aandrijfsysteem ten opzichte van de massa van een aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een conventionele interne verbrandingsmotor met elektrische ontsteking of compressieontsteking.***

Or. en

#### *Motivering*

*Lichte bedrijfsvoertuigen kunnen bij elektrificering zwaarder worden door het gewicht van de accu. Als het hogere gewicht leidt tot overschrijding van de gewichtslimiet van de betreffende klasse, worden de inspanningen ter verhoging van het aantal emissiearme en emissievrije voertuigen in een wagenpark op grond van deze verordening mogelijk niet in aanmerking genomen. Een manier om dit probleem aan te pakken, is door de gewichtslimiet voor de betreffende klasse te verhogen in die gevallen waarin de gewichtstoename duidelijk is gekoppeld aan de inspanningen om de uitstoot te verminderen door middel van een alternatief aandrijfsysteem.*

## Amendement 283

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

### 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***

***Schrappen***

*carrosserie, zoals vermeld in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage I, punt 2.6, bij Richtlijn 2007/46/EG;*

Or. en

*Motivering*

*Heeft betrekking op de amendementen om de nutsparameter massa te schrappen.*

**Amendement 284**  
**Seb Dance**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 1 – letter h bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***h bis) "specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor": de factor die het verschil uitdrukt tussen de gemiddelde specifieke, werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies voor het hele wagenpark van in een bepaald kalenderjaar door een fabrikant geregistreerde nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, gemeten aan de hand van de brandstofverbruiksmeters die in zijn voertuigen zijn geïnstalleerd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/XXX (tweede handeling betreffende de nieuwe WLTP), en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van zijn wagenpark op basis van de tijdens de typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 gecertificeerde waarden;***

Or. en

*Motivering*

*Houdt verband met de amendementen inzake de aangepaste specifieke emissiedoelstellingen uit hoofde van artikel 4, lid 1, onder c) en c bis).*

**Amendement 285**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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*

*Heeft betrekking op de amendementen om de nutsparameter massa te schrappen.*

**Amendement 286**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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*

*Heeft betrekking op de amendementen om de nutsparameter massa te schrappen.*

**Amendement 287**  
**Rebecca Harms**



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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "**emissiearm of** emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul **tot 50** g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. en

**Amendement 288**  
**José Inácio Faria**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot **50** g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig **Verordening (EU) 2017/1151**.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot **25** g CO<sub>2</sub>/km **voor personenauto's en 40 g CO<sub>2</sub>/km voor lichte bedrijfsvoertuigen** zoals bepaald overeenkomstig **Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EU ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen**;

Or. en

*Motivering*

*Met het oog op samenhang en doeltreffendheid moet de drempel voor emissiearme voertuigen worden vastgesteld op 25 g CO<sub>2</sub>/km voor auto's en 40 g CO<sub>2</sub>/km voor bestelwagens, en aldus worden afgestemd op de definitie van schone voertuigen krachtens het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EU ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.*

**Amendement 289**  
**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km **en een licht bedrijfsvoertuig van nul tot 70 g CO<sub>2</sub>/km** zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. en

*Motivering*

*De benchmark moet een onderscheid maken tussen personenauto's en bestelwagens om aan te geven dat de beschikbare technologie voor auto's niet altijd op bestelwagens kan worden toegepast.*

**Amendement 290**  
**Françoise Grossetête, Michel Dantin, Angélique Delahaye**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **of** licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot **50** g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km en een** licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot **70** g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. fr

*Motivering*

*Het voorstel houdt geen rekening met de fundamentele verschillen tussen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, en met name met het feit dat het niet mogelijk is om op de laatstgenoemde bepaalde technologieën toe te passen die voor personenauto's zijn ontwikkeld. De definitie moet dus worden aangepast aan de specifieke kenmerken van de sector lichte bedrijfsvoertuigen.*

**Amendement 291**  
**Pilar Ayuso**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **of licht bedrijfsvoertuig** met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km **of een licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 70 g CO<sub>2</sub>/km** zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. en

*Motivering*

*De voorgestelde definitie voor het benchmarksysteem doet geen recht aan de specifieke kenmerken van het segment bestelwagens en de beperkte technologische oplossingen die weliswaar voor auto's beschikbaar zijn maar niet kunnen worden toegepast in het segment lichte bedrijfsvoertuigen vanwege de uiteenlopende emissieniveaus. Daarom zou een andere drempel moeten gelden.*

**Amendement 292**  
**John Procter**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **of licht bedrijfsvoertuig** met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km **of een licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 70 g CO<sub>2</sub>/km** zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. en

**Amendement 293**  
**Pavel Poc, Daciana Octavia Sârbu**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **of licht bedrijfsvoertuig** met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km **en een licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 70 g CO<sub>2</sub>/km** zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. en

*Motivering*

*De voorgestelde definitie voor het benchmarksysteem doet geen recht aan de specifieke kenmerken van het segment bestelwagens en de beperkte technologische oplossingen die weliswaar voor auto's beschikbaar zijn maar niet kunnen worden toegepast in het segment lichte bedrijfsvoertuigen vanwege de uiteenlopende emissieniveaus. Daarom zou een andere drempel moeten gelden.*

**Amendement 294**  
**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **of** licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot **50 g** CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto **met een uitstoot van nul tot 60 g CO<sub>2</sub>/km en een** licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot **80 g** CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;

Or. it

**Amendement 295**  
**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.

*Amendement*

m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO<sub>2</sub>/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 **en, met ingang van 2022, zoals bepaald met behulp van een PEMS gedurende een emissietest in reële rijomstandigheden;**

Or. en

**Amendement 296**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 3 – lid 1 – letter n bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***n bis) "manipulatie-instrument": een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het toerental van de motor, de versnelling, de aanzuigonderdruk of andere parameters meet om een emissiecontrolesysteem of enig onderdeel daarvan dat een stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies veroorzaakt onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn, in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen.***

Or. en

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft, houden verband met de doelstelling van deze verordening en het verwezenlijken van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 4 – lid 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De fabrikant zorgt ervoor dat zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan de volgende specifieke emissiedoelstellingen:

*Amendement*

**1. *Om te bepalen of een fabrikant de in dit artikel bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies verminderd indien door de fabrikant in het jaar van registratie van de nieuwe voertuigen hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen met CO<sub>2</sub>-verminderend effect op de brandstofmarkt zijn gebracht. Het CO<sub>2</sub>-verminderend effect moet worden vastgelegd volgens de definitie in de toepasselijke versie van het mechanisme van de richtlijn hernieuwbare energie. De fabrikant rapporteert voor ieder operationeel jaar de energiehoeveelheid van verschillende aanvullende niet-fossiele brandstoffen (Brandstof<sup>1 bis</sup>) die in de handel zijn gebracht aan een door de Europese Commissie aangewezen autoriteit. De niet-fossiele brandstof mag niet worden meegeteld voor de CO<sub>2</sub>-doelstelling van andere regelingen (RED II of ETS) om dubbel telling te voorkomen.*** De fabrikant zorgt ervoor dat zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan de volgende specifieke emissiedoelstellingen:

---

***<sup>1 bis</sup> Te rapporteren waarden: Brandstof<sub>i</sub> = energiehoeveelheid van de in de handel gebrachte hernieuwbare brandstof (MJ).***

Or. en

*Motivering*

*Niet-fossiele bronnen zijn gereguleerd in de richtlijn hernieuwbare energie, maar autofabrikanten kunnen ze niet gebruiken voor het verwezenlijken van hun CO<sub>2</sub>-doelstellingen. Wanneer bij de regulering van het wagenpark niet-fossiele brandstoffen in aanmerking worden genomen, wordt een brug geslagen tussen de twee regelingen en wordt*

*een technologie-neutrale markt van CO<sub>2</sub>-vrije mobiliteit gecreëerd. Oorspronkelijk waren hernieuwbare brandstoffen opgenomen in artikel 6. Indien artikel 6 wordt geschrapt, komt de enige aanwezige samenhang met de energiedrager te vervallen, wat in tegenspraak zou zijn met een holistische overweging ten aanzien van alternatieve aandrijfliijnen. Dit amendement is van essentieel belang voor de beleidscoherentie met het standpunt van het EP in RED II.*

## **Amendement 298**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 1 – letter b**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2024**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

##### *Amendement*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2029**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

Or. en

##### *Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

## **Amendement 299**

**John Procter**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 1 – letter b**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2024**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking

##### *Amendement*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2029**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking

krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

Or. en

### **Amendement 300**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 4 – lid 1 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2024**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

*Amendement*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2029**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

Or. it

### **Amendement 301**

**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 4 – lid 1 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2024**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

*Amendement*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2025**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

Or. en

#### *Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak*



*nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

## **Amendement 302**

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 1 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2024**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

*Amendement*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2025**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

Or. en

## **Amendement 303**

**Seb Dance**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen **die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.**

*Amendement*

c) voor elk kalenderjaar vanaf 2025 **worden** de specifieke emissiedoelstellingen **als volgt vastgesteld:**

***specifieke emissiedoelstelling<sub>2025</sub> =  
specifieke emissiedoelstelling<sub>2021</sub>  
vermenigvuldigd met (1-  
verminderingfactor) en gedeeld door de  
specifieke, werkelijke  
overschrijdingsfactor<sub>2021</sub>***

*waarbij: specifieke emissiedoelstelling<sub>2021</sub> = de voor elke individuele fabrikant in 2021 vastgestelde specifieke emissiedoelstelling;*

*verminderingfactor = de in artikel 1, lid 4, onder a), gespecificeerde verminderingfactor voor personenvoertuigen en de in artikel 1, lid 4, onder b), gespecificeerde verminderingfactor voor lichte bedrijfsvoertuigen;*

*specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor<sub>2021</sub> = de specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor voor elke individuele fabrikant voor het jaar 2021;*

Or. en

#### *Motivering*

*Deze formule zorgt voor een automatische correctie, aangezien voor het wagenpark van elke fabrikant de werkelijke overschrijding van de CO<sub>2</sub>-waarden waarvoor typegoedkeuring is verleend, in aanmerking wordt genomen. Fabrikanten zullen dan niet langer "golden cars", die niet representatief zijn voor de auto's die op de markt worden gebracht, voor typegoedkeuring aanleveren.*

#### **Amendement 304**

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 1 – letter c**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

##### *Amendement*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2030**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

Or. en

#### *Motivering*

*Een doelstelling voor 2025 zou pas drie jaar na de vaststelling van de doelstellingen in 2021 worden bereikt. Dit laat te weinig tijd over voor implementatie vanwege de lange*

*productiecycli. We moeten daarom alleen vasthouden aan de doelstellingen voor 2030.*

### **Amendement 305**

**John Procter**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 4 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

*Amendement*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2030**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

Or. en

### **Amendement 306**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 4 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

*Amendement*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2030**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

Or. it

### **Amendement 307**

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 4 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang

*Amendement*

c) voor elk kalenderjaar met ingang

van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

van **2026**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

Or. en

**Amendement 308**  
**Norbert Lins, Sven Schulze, Werner Langen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 4 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

*Amendement*

c) voor elk kalenderjaar met ingang van **2026**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

Or. en

*Motivering*

*2025 is te vroeg voor de voorgestelde doelstelling, aangezien de elementen die de bedrijfstak nodig heeft om oplossingen te bieden, pas in 2022 beschikbaar zullen zijn. De opgelegde emissiedoelstellingen hebben tot gevolg dat de bedrijfstak niet op kosteneffectieve wijze op de veranderingen kan reageren. De productiecycli van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen maken het onmogelijk de termijn van 2025 te respecteren.*

**Amendement 309**  
**Seb Dance**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***c bis) voor elk kalenderjaar vanaf 2030 worden de specifieke emissiedoelstellingen als volgt vastgesteld:***  
***specifieke emissiedoelstelling<sub>2030</sub> =***  
***specifieke emissiedoelstelling<sub>2021</sub>***  
***vermenigvuldigd met (1-***

*verminderingfactor) en gedeeld door de specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor<sub>2025-2027</sub>*

*waarbij:*

*specifieke emissiedoelstelling<sub>2021</sub> = de voor elke individuele fabrikant in 2021 bepaalde specifieke emissiedoelstelling;*

*verminderingfactor = de in artikel 1, lid 5, onder a), gespecificeerde verminderingfactor voor personenauto's en de in artikel 1, lid 5, onder b), gespecificeerde verminderingfactor voor lichte bedrijfsvoertuigen;*

*specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor<sub>2025-2027</sub> = het gemiddelde van de specifieke, werkelijke overschrijdingsfactor voor elke individuele fabrikant voor de jaren 2025, 2026 en 2027.*

Or. en

#### *Motivering*

*Deze formule zorgt voor een automatische correctie aangezien voor het wagenpark van elke fabrikant de werkelijke overschrijding van de CO<sub>2</sub>-waarden waarvoor typegoedkeuring is verleend, in aanmerking wordt genomen. Fabrikanten zullen dan niet langer "golden cars", die niet representatief zijn voor de auto's die op de markt worden gebracht, voor typegoedkeuring aanleveren.*

#### **Amendement 310** **Lukas Mandl**

#### **Voorstel voor een verordening** **Artikel 4 – lid 3 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe personenauto's van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd:

*Amendement*

3. Om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe personenauto's van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd:

- **95 % in 2020,**

- 100 % eind 2020  met ingang van 2021 ,
  - 90 % in 2025,
  - 100 % vanaf 2026,
- en met de volgende percentages van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd wordt rekening gehouden:*
- 80 % in 2025,
  - 90 % in 2026 en
  - 100 % vanaf 2027.

Or. en

#### Motivering

*De bedrijfstak heeft onvoldoende aanlooptijd om dit percentage te bewerkstelligen. De bedrijfstak kan niet kostenefficiënt reageren op de wijzigingen die zijn vereist voor het verwezenlijken van de doelstelling van 95 g voor personenauto's in 2021.*

#### **Amendement 311** **Kateřina Konečná**

#### **Voorstel voor een verordening** **Artikel 4 – lid 3 – streepje 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

– 95 % in 2020,

– 90 % in 2025,

Or. en

#### Motivering

*De doelstelling voor 2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende aanlooptijd voor het ontwikkelen en op de markt brengen van nieuwe technologieën. De huidige ontwikkeling van consumenten die overstappen van dieselauto's naar auto's met benzinemotor, veroorzaakt op dit moment een stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies. De oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is onvoldoende en de aanvaarding door de consument is laag. Het voorgestelde ambitieniveau met een geleidelijke overgang om onzekerheden het hoofd te bieden, zou beter de realiteit op de markt en de aanvaarding door de consument alsook het gebrek aan investeringen in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen weerspiegelen. Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met amendementen waarin de doelstelling voor 2025 wordt verschoven naar het jaar 2026.*

**Amendement 312**  
**Kateřina Konečná**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 4 – lid 3 – streepje 2**

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
– <b>100 % vanaf 2021.</b>	– <b>100 % vanaf 2026,</b>

Or. en

*Motivering*

*De doelstelling voor 2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende aanlooptijd voor het ontwikkelen en op de markt brengen van nieuwe technologieën. De huidige ontwikkeling van consumenten die overstappen van dieselauto's naar auto's met benzinemotor, veroorzaakt op dit moment een stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies. De oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is onvoldoende en de aanvaarding door de consument is laag. Het voorgestelde ambitieniveau met een geleidelijke overgang om onzekerheden het hoofd te bieden, zou beter de realiteit op de markt en de aanvaarding door de consument alsook het gebrek aan investeringen in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen weerspiegelen. Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met amendementen waarin de doelstelling voor 2025 wordt verschoven naar het jaar 2026.*

**Amendement 313**  
**Pavel Poc, Daciana Octavia Sârbu**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 4 – lid 3 – streepje 2 bis (nieuw)**

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
---	-------------------

- |  |   |
|--|---|
|  | – <b>90 % in 2025,</b>  |
|  | – <b>100 % vanaf 2026,</b>  |
|  | <b>en met de volgende percentages van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd wordt rekening gehouden:</b> |
|  | – <b>80 % in 2025,</b>  |
|  | – <b>90 % in 2026 en</b>  |
|  | – <b>100 % vanaf 2027.</b>  |

*Motivering*

*2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende aanlooptijd, aangezien de formule voor de indicatieve doelstelling voor 2025 ten vroegste in oktober 2022 beschikbaar zal zijn en alle elementen van de formule voor de einddoelstelling in 2024 worden vastgesteld. Met de doelstellingen van 95 g voor auto's voor 2021 en 147 g voor lichte bedrijfsvoertuigen voor 2020 kan de bedrijfstak niet kostenefficiënt op de vereiste wijzigingen reageren. De onzekerheid over de toekomst van diesel brengt zelfs de doelstellingen van 95 g voor auto's en 147 g voor lichte bedrijfsvoertuigen in gevaar. Daarom moet bij het voorgestelde ambitieniveau een geleidelijke overgang mogelijk zijn, zodat rekening kan worden gehouden met de onzekerheden en spelers zich aan de realiteit van de markt kunnen aanpassen.*

**Amendement 314**

**Kateřina Konečná, Dita Charanzová**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 4 – lid 3 – streepje 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

- ***en met de volgende percentages van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd wordt rekening gehouden:***
- ***80 % in 2025,***
- ***90 % in 2026 en***
- ***100 % vanaf 2027.***

*Motivering*

*De doelstelling voor 2025 biedt de bedrijfstak onvoldoende tijd voor het ontwikkelen en op de markt brengen van nieuwe technologieën. De huidige ontwikkeling van consumenten die overstappen van dieselauto's naar auto's met benzinemotor, veroorzaakt op dit moment een stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies. De oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen is nog steeds onvoldoende en de aanvaarding door de consument van voertuigen met alternatieve energiebron is laag. De beoogde hellingshoek van de curve die nodig is om voor afzonderlijke fabrikanten de vereisten voor 2025 te berekenen, zal pas in 2022 bekend zijn. Deze korte termijn biedt fabrikanten niet voldoende tijd om de productie te plannen en voor te bereiden.*



## **Amendement 315**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 bis. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de systemen en onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat hun personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan de specifieke emissiedoelstellingen en overige vereisten krachtens deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen.***

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

## **Amendement 316**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 3 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 ter. Het gebruik van manipulatie-instrumenten is verboden. Dit verbod geldt niet indien:***

- a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;***
- b) het instrument slechts functioneert***

*als de motor gestart wordt; of*

*c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de krachtens artikel 1 vastgestelde testprocedures.*

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

#### **Amendement 317**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 4 – lid 3 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 quater. Teneinde de goedkeuringsinstanties in staat te stellen te beoordelen of wordt voldaan aan lid 3, onder a) en b), van dit artikel, verstrekken fabrikanten een uitgebreid documentatiepakket. De Commissie is bevoegd om ter aanvulling op deze verordening een gedelegeerde handeling vast te stellen met vereisten ter verzekering van de nakoming van het verbod op manipulatie-instrumenten en de vereiste inhoud van het uitgebreide documentatiepakket.***

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

**Amendement 318**  
**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 5**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**Artikel 5**

**Schrappen**

**Superkredieten voor de doelstelling van  
95 g CO<sub>2</sub>/km**

***Bij de berekening van de gemiddelde  
specifieke CO<sub>2</sub>-emissies telt elke nieuwe  
personenauto met specifieke CO<sub>2</sub>-  
emissies van minder dan 50 g CO<sub>2</sub>/km als:***

- 2 personenauto's in 2020,***
- 1,67 personenauto's in 2021,***
- 1,33 personenauto's in 2022,***
- 1 personenauto vanaf 2023,***

***voor het jaar waarin hij is geregistreerd in  
de periode van 2020 tot en met 2022, met  
een maximum van 7,5 g CO<sub>2</sub>/km over deze  
periode voor elke fabrikant onverminderd  
artikel 5 van Uitvoeringsverordening  
(EU) 2017/1153.***

Or. it

*Motivering*

*De berekening van superkredieten garandeert geen technologische neutraliteit: omdat deze gebaseerd is op de benadering "van tank tot wiel" in plaats van "van bron tot wiel", wordt de elektromotor bevoordeeld ten koste van andere "groene" technologieën.*

**Amendement 319**  
**Elisabetta Gardini**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 5 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**Artikel 5 bis**

***Krediet voor het gebruik van benzine met een hoger octaangetal in voertuigen met een motor met elektrische ontsteking***

***Met het oog op het toezicht op de naleving door fabrikanten van de voor hen geldende specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen, worden de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elke nieuwe personenauto zoals bepaald overeenkomstig bijlage I, deel A.1, of van elk licht bedrijfsvoertuig zoals bepaald overeenkomstig bijlage I, deel B.1, vermindert met 5 % in gevallen waarin het nieuwe voertuig is voorzien van een motor met een hogere compressieverhouding die efficiënter werkt bij gebruik van benzine met een hoog octaangetal. Deze vermindering is uitsluitend van toepassing wanneer minstens 5 % van de tankstations in de lidstaat waar het nieuwe voertuig is geregistreerd, benzine met een hoog octaangehalte verkopen. Het beschikbaarheidspercentage van benzine met een hoog octaangehalte wordt elk jaar op 1 januari met 5 % verhoogd en deze aanpassing van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe voertuigen blijft van toepassing totdat een typegoedkeuring op basis van specificaties voor benzine met een octaangetal van minstens 102 in de relevante EU-wetgeving is opgenomen en de officiële specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe voertuigen kunnen worden gemeten op basis van benzine met een hoog octaangetal. De Commissie doet zo spoedig mogelijk voorstellen tot aanpassing van de parameters voor brandstofkwaliteit in Richtlijn 98/70/EG en ter waarborging van een voldoende beschikbaarheid in de Europese Unie van benzine met een octaangetal van minstens RON 102. Dit gebeurt zoveel mogelijk in lijn met de snelheid van introductie van nieuwe voertuigen met benzinemotoren met hoge compressieverhouding. Voorts verzoekt zij het CEN om de relevante EN-norm voor benzine met een octaangetal***

*van minstens 102 op te stellen. De Commissie stelt bovendien een wijziging voor van Verordeningen nrs. 715/2008, 692/2009 en 2017/1151 om benzine met een hoog octaangetal als referentiebrandstof op te nemen voor de meting van de officiële uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere verontreinigende stoffen.*

Or. en

### *Motivering*

*De gereguleerde uitstoot van verontreinigende stoffen en CO<sub>2</sub> wordt momenteel gemeten aan de hand van benzine met een octaangetal van 95 en 98 RON. Fabrikanten die motoren gebruiken die efficiënter kunnen presteren op benzine met een hoger octaangetal, worden dan ook benadeeld, omdat de hogere energie-efficiëntie en lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot niet kunnen worden aangetoond. Met dit amendement wordt erkend dat voor bestaande nieuwe motorontwerpen met hoge compressieverhouding die op benzine met een hoger octaangetal kunnen werken, een CO<sub>2</sub>-krediet zou moeten worden toegekend als een dergelijke brandstof in de markt wordt toegepast.*

### **Amendement 320**

**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 5 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### *Artikel 5 bis*

*Specifieke emissiedoelstelling voor voertuigen die op een alternatieve, hernieuwbare brandstof rijden*

*Om te bepalen of een fabrikant de in artikel 4 bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elk voertuig dat is ontworpen om te kunnen rijden op biomethaan, geavanceerde biobrandstoffen of hernieuwbare vloeibare of gasvormige brandstoffen uit niet-biologische bronnen voor vervoer en dat aan de desbetreffende communautaire wetgeving of Europese technische normen voldoet, verminderd met 5 %, als*

*erkenning van het feit dat rijden op hernieuwbare brandstoffen meer mogelijkheden inzake technologie en emissievermindering biedt.*

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement vormt een gewijzigde versie van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 443/2009 die recht doet aan technologische ontwikkelingen op het gebied van biobrandstoffen en hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen voor vervoer uit niet-biologische bronnen (synthetische hernieuwbare brandstoffen) en de mogelijke bijdrage van deze brandstoffen aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van verbrandingsmotoren. Het bevorderen van dergelijke motoren draagt bovendien bij tot de verspreiding van hernieuwbare drop-inbrandstoffen die de CO<sub>2</sub>-emissies van bestaande wagenparken zouden kunnen verminderen.*

**Amendement 321**

**Jens Gieseke**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 5 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Artikel 5 bis***

***Vrijwillige regeling voor het in aanmerking nemen van alternatieve brandstoffen***

***De CO<sub>2</sub>-reducties van synthetische en geavanceerde alternatieve brandstoffen die met hernieuwbare energie zijn geproduceerd, worden op basis van een vrijwillige en gecertificeerde crediteringsregeling in aanmerking genomen in de specifieke emissiedoelstelling voor fabrikanten.***

Or. en

*Motivering*

*De vrijwillige regeling voor het in aanmerking nemen van synthetische en geavanceerde brandstoffen maakt een verdere CO<sub>2</sub>-reductie op een geïntegreerde wijze mogelijk en moet worden erkend als bijdrage tot het bereiken van de doelstelling van de Unie. Het voormalige*

*artikel 6 betreffende de "Specifieke emissiedoelstelling voor voertuigen die op een alternatieve brandstof rijden", werd gedurende deze herschikkingsprocedure geschrapt. Dit nieuwe artikel betreffende de vrijwillige regeling voor het in aanmerking nemen van synthetische, geavanceerde alternatieve brandstoffen, zou dan ook binnen deze herschikkingsprocedure moeten worden opgenomen.*

**Amendement 322**  
**John Procter**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 2 – letter d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen, M<sub>1</sub> *of* N<sub>1</sub>, waarop de groep van toepassing is.

*Amendement*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen, M<sub>1</sub> *en* N<sub>1</sub>, waarop de groep van toepassing is.

Or. en

**Amendement 323**  
**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 2 – letter d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen, M<sub>1</sub> *of* N<sub>1</sub>, waarop de groep van toepassing is.

*Amendement*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen, M<sub>1</sub> *en* N<sub>1</sub>, waarop de groep van toepassing is.

Or. en

*Motivering*

*Het maakt voor het milieu niet uit of de verminderde CO<sub>2</sub>-emissies afkomstig zijn van personenauto's of bestelwagens. Kredietoverdracht tussen M<sub>1</sub>- en N<sub>1</sub>-fabrikanten zou dan ook mogelijk moeten zijn.*

**Amendement 324**  
**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 2 – letter d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen,  $M_1$  *of*  $N_1$ , waarop de groep van toepassing is.

*Amendement*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen,  $M_1$  *en*  $N_1$ , waarop de groep van toepassing is.

Or. it

**Amendement 325**  
**Daciana Octavia Sârbu**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 2 – letter d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen,  $M_1$  *of*  $N_1$ , waarop de groep van toepassing is.

*Amendement*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen,  $M_1$  *en*  $N_1$ , waarop de groep van toepassing is.

Or. en

*Motivering*

*Het samenvoegen van  $M_1$ - en  $N_1$ -fabrikanten moet worden uitgevoerd in de vorm van een kredietoverdrachtsysteem (dat fabrikanten die slechts in één segment actief zijn, niet benadeelt), zodat emissies op de meest kostenefficiënte manier kunnen worden verminderd. Vanuit milieu- en beleidsmatig oogpunt maakt het geen verschil of de  $CO_2$  voor personenwagens of lichte bedrijfsvoertuigen wordt verlaagd.*

**Amendement 326**  
**Pilar Ayuso**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***8 bis. Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke  $CO_2$ -emissies voor de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  van elke fabrikant wordt op verzoek van de***



*fabrikant(en) in hetzelfde kalenderjaar voor dezelfde fabrikant of (een) andere fabrikant(en) rekening gehouden met het eventueel ruim behalen van zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>. In dit geval wordt het verschil tussen de specifieke M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-emissiedoelstellingen van de fabrikant en zijn gemiddelde specifieke emissies afgetrokken van zijn specifieke doelstelling voor de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>, gewogen naar registratievolume. De totale bijdrage van deze kredietoverdrachten tussen M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-fabrikanten kan tot 10 g CO<sub>2</sub>/km per fabrikant bedragen.*

Or. en

### *Motivering*

*Kredietoverdracht tussen de CO<sub>2</sub>-emissies van het personenautopark en het bedrijfsvoertuigenpark van fabrikanten zou mogelijk moeten zijn. Vanuit milieu- en beleidsmatig oogpunt maakt het geen verschil of de CO<sub>2</sub> voor personenwagens of lichte bedrijfsvoertuigen wordt verlaagd. Als overdracht tussen verschillende fabrikanten mogelijk is, zullen fabrikanten met alleen lichte bedrijfsvoertuigen en geen personenauto's, of vice versa, door een dergelijk systeem van kredietoverdracht niet worden benadeeld.*

### **Amendement 327**

**Pavel Poc, Daciana Octavia Sârbu**

### **Voorstel voor een verordening**

**Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*8 bis. Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> van elke fabrikant wordt op verzoek van de fabrikant(en) in hetzelfde kalenderjaar voor dezelfde fabrikant of (een) andere fabrikant(en) rekening gehouden met het eventueel ruim behalen van zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>. In dit geval wordt het verschil tussen de specifieke M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-emissiedoelstellingen van de fabrikant en zijn gemiddelde specifieke*

*emissies afgetrokken van zijn specifieke doelstelling voor de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>, gewogen naar registratievolume. De totale bijdrage van deze kredietoverdrachten tussen M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-fabrikanten kan tot 10 g CO<sub>2</sub>/km per fabrikant bedragen.*

Or. en

### Motivering

*Kredietoverdracht tussen de CO<sub>2</sub>-emissies van het personenautopark en het bedrijfsvoertuigenpark van fabrikanten (d.w.z. tussen fabrikanten in hetzelfde segment of tussen verschillende segmenten) zou mogelijk moeten zijn, aangezien hiermee de nalevingskosten voor fabrikanten worden beperkt, zoals is gebleken uit de effectbeoordeling. Vanuit milieu- en beleidsmatig oogpunt maakt het geen verschil of de CO<sub>2</sub> voor personenwagens of lichte bedrijfsvoertuigen wordt verlaagd. Als overdracht tussen verschillende fabrikanten mogelijk is, zullen fabrikanten met alleen lichte bedrijfsvoertuigen en geen personenauto's, of vice versa, door een dergelijk systeem van kredietoverdracht niet worden benadeeld.*

### Amendement 328

**Jens Gieseke, Elisabetta Gardini, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Lorenzo Cesa**

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**8 bis.** *Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> van elke fabrikant wordt op verzoek van de fabrikant(en) in hetzelfde kalenderjaar voor dezelfde fabrikant of (een) andere fabrikant(en) rekening gehouden met het eventueel ruim behalen van zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>. In dit geval wordt het verschil tussen de specifieke M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-emissiedoelstellingen van de fabrikant en zijn gemiddelde specifieke emissies afgetrokken van zijn specifieke doelstelling voor de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>, gewogen naar registratievolume. De totale bijdrage van deze kredietoverdrachten tussen M<sub>1</sub>-*

*of N<sub>1</sub>-fabrikanten kan tot 10 g CO<sub>2</sub>/km per fabrikant bedragen.*

Or. en

*Motivering*

*Het maakt voor het milieu niet uit of de verminderde CO<sub>2</sub>-emissies afkomstig zijn van personenauto's of bestelwagens. Kredietoverdracht tussen M<sub>1</sub>- en N<sub>1</sub>-fabrikanten zou dan ook mogelijk moeten zijn.*

**Amendement 329**  
**Daciana Octavia Sârbu**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**8 bis.** *Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> van elke fabrikant wordt voor dezelfde fabrikant of (een) andere fabrikant(en) rekening gehouden met het eventueel ruim behalen van zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>. In dit geval wordt het verschil tussen de specifieke M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-emissiedoelstellingen van de fabrikant en zijn gemiddelde specifieke emissies afgetrokken van zijn specifieke doelstelling voor de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>, gewogen naar registratievolume. De totale bijdrage van deze kredietoverdrachten tussen M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-fabrikanten kan tot 10 g CO<sub>2</sub>/km per fabrikant bedragen.*

Or. en

*Motivering*

*Overdracht tussen de CO<sub>2</sub>-emissies van het personenautopark en het bedrijfsvoertuigenpark van fabrikanten (d.w.z. tussen fabrikanten in hetzelfde segment of tussen verschillende segmenten) zou mogelijk moeten zijn, aangezien hiermee de nalevingskosten voor fabrikanten worden beperkt, zoals is gebleken uit de effectbeoordeling. Als overdracht tussen verschillende fabrikanten mogelijk is, zullen fabrikanten met alleen lichte bedrijfsvoertuigen en geen personenauto's, of vice versa, door een dergelijk systeem van kredietoverdracht niet*

worden benadeeld.

## **Amendement 330**

**John Procter**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*8 bis. Indien een fabrikant ruim onder zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-voertuigen is gebleven, kan hiermee met het oog op de naleving van de verplichtingen uit hoofde van artikel 4 rekening worden gehouden voor dezelfde of een andere fabrikant. De prestatie die de doelstelling te boven gaat, wordt in aanmerking genomen als het verschil tussen de specifieke M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-emissiedoelstellingen van de fabrikant en diens gemiddelde specifieke emissies. Dit verschil kan worden afgetrokken van de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling voor M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub> van dezelfde of een andere fabrikant, gewogen naar registratievolume. De totale bijdrage van deze kredietoverdracht tussen fabrikanten of tussen de M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-doelstellingen van één fabrikant kan tot 10 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.*

*De Commissie stelt uiterlijk 1 januari 2020 door middel van uitvoeringshandelingen een methode vast voor het overdragen van kredieten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.*

Or. en

#### *Motivering*

*Dit nieuwe artikel bouwt voort op artikel 6, lid 2, onder d, waarmee een groep voor onder M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub> geregistreerde voertuigen wordt vastgesteld. Het is niet zinvol onderscheid te maken tussen CO<sub>2</sub> afkomstig van personenauto's of van lichte bedrijfsvoertuigen; vanuit*

*milieuoogpunt hebben beide gevolgen. Dit artikel beschrijft de instelling van een mechanisme waarmee fabrikanten eventuele extra prestaties ofwel als kredieten tussen hun M<sub>1</sub>- of N<sub>1</sub>-doelstellingen ofwel aan een andere fabrikant kunnen overdragen.*

### **Amendement 331**

**Rebecca Harms**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***8 bis. De Commissie houdt toezicht op de samenstelling van de toeleveringsmarkt van voertuigen en is bevoegd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening door de vaststelling van een op naleving gerichte handelsregeling met het oog op passende stimulansen voor fabrikanten van emissievrije voertuigen.***

Or. en

*Motivering*

*Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de doelstelling van artikel 1. Met het oog op de vereiste snelle reductie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot, is het noodzakelijk stimulansen te bieden voor een snelle invoering op de EU-markt van emissievrije voertuigen.*

### **Amendement 332**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

#### **Voorstel voor een verordening**

##### **Artikel 7 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. Voor elk kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die en elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun

1. Voor elk kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die en elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun

aangewezen importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten **stellen alles in het werk om ervoor te zorgen** dat de rapporteringsorganen op een transparante manier werken. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gemeten en in het conformiteitscertificaat vermeld.

aangewezen importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten **zorgen ervoor** dat de rapporteringsorganen op een transparante manier werken. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gemeten en in het conformiteitscertificaat vermeld.

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

#### **Amendement 333**

**Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 5 – alinea 1**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening **mogen** fabrikanten eventuele fouten in de gegevens **aan de Commissie meedelen**, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

##### *Amendement*

Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening **stellen** fabrikanten **de Commissie in kennis van** eventuele fouten in de gegevens, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

Or. en

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

## Amendement 334

Nils Torvalds, Gerben-Jan Gerbrandy, Carolina Punset, Jan Huitema

### 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

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

## Amendement 335

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

### 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 336**  
**Merja Kyllönen**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 7 – lid 8 – alinea 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Vanaf 1 januari 2025 rapporteren fabrikanten aan de Commissie de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van alle op de EU-markt beschikbare energietypen en aandrijfliijnen, met inbegrip van emissies tijdens de productie en aan het einde van de levensduur van het voertuig.*

*Vóór 31 december 2023 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 kunnen worden gestuurd, en doet voorstellen voor het opnemen van kredietmogelijkheden waarbij de emissies gedurende de gehele levensduur in aanmerking worden genomen. De analyse wordt openbaar gemaakt.*

Or. en

*Motivering*

*De huidige verordening moet zo worden aangepast dat de emissies gedurende de gehele levenscyclus in aanmerking worden genomen, en niet slechts de emissies van tank tot wiel. Er is onvoldoende begrip van de emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen voor diverse*



*typen energie en voertuigproductie. Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de logica van de amendementen op artikel 1, leden 4 en 5.*

### **Amendement 337**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***8 bis. Vanaf 2025 rapporteren fabrikanten de CO<sub>2</sub>-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. Daartoe ontwikkelt de Commissie uiterlijk 1 januari 2021 door middel van gedelegeerde handelingen een geharmoniseerde methode inzake CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van alle op de EU-markt geregistreerde brandstoftypen en voertuigtechnologieën. De methode moet rekening houden met de CO<sub>2</sub>-emissies van bron tot wiel, van tank tot wiel, tijdens de productie en aan het einde van de levensduur van een voertuig. Vóór 31 december 2026 stelt de Commissie een analyse van de emissies gedurende de gehele levensduur beschikbaar die openbaar moet worden gemaakt.***

Or. en

#### *Motivering*

*Gezien het gebrek aan een grondig begrip van de emissies gedurende de levensduur van auto's en bestelwagens moet de Commissie een geharmoniseerde EU-methode voor rapportage en meting ontwikkelen, teneinde een alomvattende analyse te kunnen bieden op EU-niveau op basis van geharmoniseerde rapporteringsregels voor fabrikanten van de oorspronkelijke uitrusting (OEM's).*

**Amendement 338**  
**Kateřina Konečná**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***8 bis. Vanaf 2025 rapporteren fabrikanten de CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van de voertuigtypen die zij na 1 januari 2025 in de handel brengen, op basis van de op EU-niveau geharmoniseerde methode. Daartoe ontwikkelt de Commissie uiterlijk 1 januari 2021 door middel van gedelegeerde handelingen een geharmoniseerde methode inzake CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van alle op de EU-markt geregistreerde brandstoftypen en voertuigtechnologieën. Deze methode moet rekening houden met de CO<sub>2</sub>-emissies van bron tot wiel, van tank tot wiel en aan het einde van de levensduur van een voertuig.***

Or. en

*Motivering*

*Met het oog op de voorgestelde bepaling inzake evaluatie en de juiste uitvoering van deze verordening moet een geharmoniseerde methode inzake CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus worden ingevoerd. Fabrikanten moeten de CO<sub>2</sub>-emissies rapporteren van de voertuigtypen die ze in de handel brengen, aangezien dit noodzakelijk is om de verwezenlijking van emissiedoelstellingen van zowel deze verordening als van andere klimaat- en emissiewetgeving te kunnen beoordelen. Deze methode moet rekening houden met de CO<sub>2</sub>-emissies van bron tot wiel, van tank tot wiel en aan het einde van de levensduur van een voertuig, omdat hiertussen aanzienlijke verschillen zijn in de uitstoot.*

**Amendement 339**  
**Rebecca Harms**

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

**8 bis. Vanaf 2025 rapporteren fabrikanten de CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van de nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die zij na 1 januari 2025 in de handel brengen, op basis van de op EU-niveau geharmoniseerde methode. Daartoe ontwikkelt de Commissie uiterlijk 1 januari 2022 door middel van gedelegeerde handelingen een geharmoniseerde methode inzake CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van alle op de EU-markt beschikbare brandstoftypen en voertuigtechnologieën.**

Or. en

*Motivering*

*De huidige verordening is in feite een instrument om uitlaatemissies terug te brengen, maar er bestaat geen duidelijk begrip van de emissies tijdens de levenscyclus van diverse brandstoftypen en voertuigen. De Commissie moet zich toeleveren 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 tijdens de levenscyclus te analyseren, zodat de toekomstige beleidsvorming in de sector op geïnformeerde basis verloopt.*

**Amendement 340**

**Karl-Heinz Florenz, Annie Schreijer-Pierik, Peter Liese, Luděk Niedermayer**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

**9 bis. De Commissie controleert voor elke fabrikant de afwijkingen die in de loop van de tijd optreden tussen de overeenkomstig de in bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151<sup>1</sup> bis vastgestelde testprocedure bepaalde waarden en de op de conformiteitscertificaten opgegeven**

*waarden. Wanneer de Commissie vermoedt dat in de loop van de tijd strategische reducties zijn toegepast in het afwijkingsniveau teneinde te voldoen aan de specifieke emissiedoelstellingen zoals bedoeld in artikel 4, voert zij verder onderzoek uit in overleg met de fabrikant en de toepasselijke typegoedkeuringsinstanties. Bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant kan de Commissie bewijzen van strategisch gedrag in aanmerking nemen. De Commissie stelt nadere voorschriften vast voor de procedures om dergelijke strategische reducties vast te stellen 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.*

---

*<sup>1 bis</sup> Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie.*

Or. en

### *Motivering*

*Om ervoor te zorgen dat deze verordening inderdaad de emissiebeperkingen oplevert die zij tot stand moet brengen, moeten eventuele mazen worden gedicht, bijvoorbeeld in verband met*

*de overstap van NEDC naar WLTP. Fabrikanten moeten niet worden gestimuleerd om de hoogst mogelijke WLTP-waarde op te geven zodat het absolute beginpunt in 2020/2021 toeneemt en de emissiebeperkingen uiteindelijk lager zijn.*

#### **Amendement 341**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***9 bis. Tijdens de monitorings- en rapporteringsfase wordt de hoeveelheid hernieuwbaar gas die aan distributeurs wordt verkocht in mindering gebracht op de CO<sub>2</sub>-emissies die in de goedkeuringsfase zijn gemeld, in overeenstemming met de methodologie die in deze verordening is vastgelegd, in de vorm van een koolstofcorrectiefactor (CCF). Certificering van deze hoeveelheid kan worden afgegeven door de lidstaat of, subsidiair, rechtstreeks door de fabrikant. De CCF wordt uitsluitend toegepast op de technologie waaraan de hernieuwbare brandstof een bijdrage levert.***

Or. it

#### *Motivering*

*Om de productie en het op de markt brengen van hernieuwbare energie te stimuleren, moet deze verordening, in overeenstemming met de specifieke richtlijn, de resulterende besparingen op de emissie van broeikasgassen erkennen en aftrekken van de uiteindelijke berekening van de CO<sub>2</sub>-emissies.*

#### **Amendement 342**

**Merja Kyllönen**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

**9 bis.** *In de monitoring- en rapportagefase houden de lidstaten rekening met het aandeel aan duurzame hernieuwbare energie dat wordt gebruikt voor transport en de uitstoot van broeikasgassen die hiermee wordt voorkomen (overeenkomstig de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen) en delen deze waarden mee aan de Commissie. Die waarden worden in mindering gebracht op de CO<sub>2</sub>-emissies, en kunnen de overeenkomstig lid 4 verlangde informatie aanvullen.*

Or. en

*Motivering*

*De nieuwe, voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen moeten alomvattender worden en tevens koolstofarme brandstoffen in aanmerking nemen. De invoering van een CO<sub>2</sub>-correctiefactor vormt een eerste stap in die richting. Dit amendement is onlosmakelijk verbonden met de logica van de amendementen op artikel 1, leden 4 en 5.*

**Amendement 343**

**Massimo Paolucci, Damiano Zoffoli, Nicola Caputo, Simona Bonafè**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

**9 bis.** *Tijdens de monitorings- en rapporteringsfase kunnen de lidstaten rekening houden met het aandeel geavanceerde, hernieuwbare in de stations verkochte energie en met het broeikasgasemissiereducerende voordeel daarvan (overeenkomstig de richtlijn hernieuwbare energie), en kunnen zij deze waarden aan de Commissie meedelen. Die waarden kunnen in mindering worden gebracht op de CO<sub>2</sub>-*

*emissies en kunnen de overeenkomstig lid 4 van dit artikel verlangde informatie aanvullen.*

Or. it

*Motivering*

*Dit amendement beoogt het beginsel te versterken dat de methode voor de berekening van CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen moet evolueren om rekening te houden met CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de gehele levenscyclus van een voertuig en de brandstoffen die het gebruikt. Het moet worden gelezen samen met de andere amendementen die op hetzelfde artikel worden ingediend.*

**Amendement 344**  
**Elisabetta Gardini**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***9 bis. Lidstaten kunnen in de transportsector bijdragen aan de doelstelling voor hernieuwbare energie, het percentage met betrekking tot energie-efficiëntieverbetering en hierop aansluitende CO<sub>2</sub>-besparingen dankzij brandstoffen van hogere kwaliteit, waaronder benzine met een hoger octaangetal, wanneer deze worden gebruikt in zeer efficiënte motoren met een hogere compressieverhouding.***

Or. en

*Motivering*

*Brandstoffen met een hoger octaangetal leveren een aanzienlijke vermindering van broeikasgasemissies op, verbeteren de efficiëntie van brandstoffen en zorgen voor minder luchtverontreiniging. Het bijmengen van brandstoffen met een hoger octaangetal verlaagt dan ook de benodigde hoeveelheid benzine in de transportsector. Dit biedt een maatschappelijk voordeel voor consumenten, die verder kunnen rijden op dezelfde tank benzine. Hiermee kunnen aanzienlijke besparingen worden bereikt die in deze verordening zouden moeten worden erkend.*