

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

2007/0297(COD)

8.5.2008

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken

(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Guido Sacconi
Rapporteur voor advies (*): Werner Langen,
Commissie industrie, onderzoek en energie

(*) Medeverantwoordelijke commissies – artikel 47 van het Reglement

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in ***vet cursief*** aangegeven. Bij wijzigingsbesluiten worden in amendementen van het Parlement op een niet door de Commissie gewijzigde bepaling de uit het basisbesluit overgenomen tekstdelen in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven : [...]. De markering in ***mager cursief*** is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING	13

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken

(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2007)0856),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 95 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0022/2008),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie, de Commissie vervoer en toerisme en de Commissie juridische zaken(A6-0000/2008),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Het doel van deze verordening is de auto-industrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. De verordening moedigt actief eco-innovatie aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie vergroot en worden

Amendement

(13) Het doel van deze verordening is de auto-industrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. De verordening moedigt actief eco-innovatie aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie vergroot en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd. **De**

meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd.

Commissie kan nagaan of het wenselijk is om bij de herziening van de testprocedures overeenkomstig artikel 14, lid 3, van verordening 715/2007 ook aandacht te schenken aan innoverende maatregelen op milieugebied.

Or. it

Motivering

Het belang van deze maatregelen staat vast en de Commissie wordt verzocht om bij de herziening van de testprocedures hiermee rekening te houden.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Of de constructeurs de doelstellingen van deze verordening naleven, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Constructeurs met hogere gemiddelde specifieke CO₂-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 2012 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdrage moet in verhouding staan tot de mate waarin de constructeurs hebben nagelaten de doelstelling na te leven. De bijdrage moet toenemen met de tijd. Om voldoende stimulansen te geven voor maatregelen om de specifieke CO₂-emissies van personenauto's te beperken, moet de bijdrage een weerspiegeling zijn van de technologische kosten. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de begroting van de Europese Unie.

Amendement

(22) Of de constructeurs de doelstellingen van deze verordening naleven, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Constructeurs met hogere gemiddelde specifieke CO₂-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 2012 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto ai loro obiettivi. De bijdrage moet toenemen met de tijd. Om voldoende stimulansen te geven voor maatregelen om de specifieke CO₂-emissies van personenauto's te beperken, moet de bijdrage een weerspiegeling zijn van de technologische kosten. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de begroting van de Europese Unie ***en worden gebruikt voor opvoering van de steun aan activiteiten op het gebied van onderzoek en innovatie ter beperking van de CO₂-uitstoot van motorvoertuigen.***

Motivering

Het is van groot belang deze middelen te besteden voor activiteiten op het gebied van onderzoek en innovatie ten aanzien van motorvoertuigen.

Amendement 3**Voorstel voor een verordening
Artikel 1***Door de Commissie voorgestelde tekst***Onderwerp en doel**

In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's vastgesteld om de goede werking van de interne markt te garanderen en de algemene EU-doelstelling van een ***gemiddelde CO₂-emissie van 120 g/km voor nieuwe auto's*** te bereiken. In de verordening is vastgesteld dat, door verbeteringen van de motortechnologie, de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 130 g/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Deze verordening zal worden aangevuld met maatregelen om een extra verlaging van de CO₂-emissies met 10 g/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Gemeenschap.

*Amendement***Onderwerp, doel en doelstellingen**

In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's vastgesteld om de goede werking van de interne markt te garanderen en de algemene EU-doelstelling van een ***vermindering van de CO₂-emissies binnen de EU ook in de vervoerssector*** te bereiken. ***In de verordening wordt een gemiddelde CO₂-emissie van 120 g/km voor nieuwe auto's vastgesteld, welke met ingang van 1 januari 2012 van kracht moet worden.*** In de verordening is vastgesteld dat, door verbeteringen van de motortechnologie, de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 130 g/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Deze verordening zal worden aangevuld met maatregelen om een extra verlaging van de CO₂-emissies met 10 g/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Gemeenschap. ***Bovendien wordt in de verordening een gemiddeld niveau van CO₂-emissies van niet meer dan 95 g CO₂/kg vastgesteld voor nieuwe auto's met ingang van 1 januari 2020.***

Motivering

Ook de automobielsector moet worden onderworpen aan doelstellingen betreffende de beperking van de totale CO2-emissies. Voorgesteld wordt een gemiddeld emissieniveau van niet meer dan 95 in te voeren met ingang van 2020, zulks in overeenstemming met de op 24 oktober 2007 door het Parlement goedgekeurde inzake de Communautaire Strategie ter beperking van de CO2-emissies.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van categorie M1, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, **met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg** en op voertuigen waarvan de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("personenauto's"), die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's").

Amendement

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van categorie M1, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, op voertuigen waarvan de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("personenauto's"), die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's").

Or. it

Motivering

De vermelding van een massalimiet van 2.610 kg voor het toepassingsbereik moet worden geschrapt, want dit zou tot gevolg hebben dat zeer zware voertuigen van het toepassingsbereik van de verordening zouden worden uitgezonderd.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Artikel 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend

Amendement

Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend

kalenderjaar moet elke constructeur van personenauto's ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO₂-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de constructeur een afwijking krachtens artikel 9 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.

kalenderjaar moet elke constructeur van personenauto's ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO₂-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de constructeur een afwijking krachtens artikel 9 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.

Voor het kalenderjaar beginnend op 1 januari 2020, en voor elk daarop volgend jaar, worden de specifieke gemiddelde CO₂-emissies voor auto's vastgesteld in het kader van de in artikel 10 genoemde herziening.

Or. it

Motivering

De doelstelling voor de specifieke emissies zal door de Commissie worden vastgesteld in het kader van de herziening van onderhavige verordening.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de begroting van de Europese Unie.

Amendement

5. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de begroting van de Europese Unie ***en worden gebruikt voor gebruikt voor opvoering van de steun aan activiteiten op het gebied van onderzoek en innovatie ter vermindering van de CO₂-emissie van motorvoertuigen en de ontwikkeling van voertuigen met een nul-niveau van emissies.***

Or. it

Motivering

Het is van groot belang deze middelen te besteden voor activiteiten op het gebied van

onderzoek en innovatie ten aanzien van motorvoertuigen.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 1 – letter d bis) (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d bis) de gemiddelde massa van alle nieuwe personenauto's in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar.

Or. it

Motivering

Voorgesteld wordt ook de gemiddelde massa van alle nieuwe personenauto's openbaar te maken.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis Op 30 juni 2016 en op 30 juni elke drie jaar daarna amendeert de Commissie Bijlage I om het cijfer Mo te verschaffen, dat het gemiddelde vormt van de gemiddelde massa van de nieuwe personenauto's over de afgelopen drie kalenderjaren waarvoor een gemiddelde massa is gepubliceerd overeenkomstig artikel 8, lid 1, sub d bis. Dit amendement treedt met ingang van 1 januari van het volgende jaar in werking.

Dit amendement, dat bestemd is om de niet-essentiële elementen van deze verordening te amenderen, wordt goedgekeurd overeenkomstig de regelgevende procedure met controle, zoals genoemd in artikel 12, lid 3.

Motivering

De Commissie kan om de drie jaar bijlage I amenderen in het kader van de comitologie-procedure op grond van de ontwikkeling van de gemiddelde massa van de nieuwe personenauto's.

Amendement 9

**Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 3 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2014 een voorstel in voor een verordening houdende vaststelling van het gemiddelde niveau van CO₂-emissies voor nieuwe personenauto's, dat in geen geval hoger mag zijn dan 95g/km en dat met ingang van 1 januari 2020 van kracht zal worden.

Dit voorstel zal worden voorafgegaan door een algemene evaluatie van het effect op de automobielindustrie en de daarvan afhankelijke industrieën en vergezeld gaan van een kosten- en batenanalyse, rekening houdend met de technologische ontwikkelingen en innovaties met betrekking tot de beperking van de CO₂-emissies. Bij de vaststelling van het gemiddelde niveau zal de Commissie rekening houden met de ontwikkelingen op het gebied van de internationale overeenkomsten in de jaren na 2012.

De Commissie zal bovendien de wenselijkheid nagaan om een einde te maken aan het huidige onderscheid tussende verschillende maatregelen die bijdragen tot het bereiken van een specifieke doelstelling en maatregelen ten aanzien van motoren en de andere aanvullende maatregelen.

Motivering

De Commissie stelt het gemiddelde niveau van de emissies vast in het kader van de herziening van onderhavige verordening. Dat niveau mag in elk geval niet hoger zijn dan 95 g CO₂/km en zal worden vastgesteld met inachtneming van de technologische ontwikkelingen en innovaties en het resultaat van de internationale onderhandelingen. Uw rapporteur wenst dat de Commissie na 2020 een eind maakt aan het huidige onderscheid tussen aanvullende maatregelen en verbeteringen van de motoren.

Amendement 10**Voorstel voor een verordening****Artikel 11***Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Met ingang van 1 januari 2010 **moeten alle constructeurs ervoor zorgen dat op etiketten, affiches of reclamemateriaal van het in de artikelen 3, 5 en 6 van Richtlijn 1999/94/EG vermelde type is aangegeven in welke mate de specifieke CO₂-emissies van de te koop aangeboden personenauto's afwijken van de specifieke emissiedoelstelling voor die personenauto's, zoals vermeld in bijlage I.***

Amendement

*Met ingang van 1 januari 2010 **worden de aan de consumenten verstrekte informatie over de specifieke CO₂-emissies van een auto geregeld door richtlijn 1999/94/EG.***

Motivering

Richtlijn 1999/94/EG vormt het meest geschikte kader om de vertrekking van informatie aan consumenten te regelen.

TOELICHTING

De ontwerpresolutie die de vereisten vaststelt inzake de emissie van CO₂ van nieuwe motorvoertuigen moet geplaatst worden in het kader van de ambitieuze strategie van de EU, die een beslissende unilaterale rol op zich wil nemen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2020 met minstens 20% te verminderen.

Met een aandeel van 12% in de totale uitstoot van CO₂ vormt het wegverkeer de tweede bron van uitstoot van broeikasgassen in de EU, en dat in een sector waar deze emissies blijven toenemen. Met de opmerkelijke vooruitgang die geboekt is in de technologie van de autobouw is men er evenwel niet in geslaagd het effect van de toeneming van het verkeer en van de omvang van de auto's te neutraliseren.

De benadering die gekozen is bij de opstelling van deze verordening is wel bekend; reeds in 1998 hebben vrijwillige overeenkomsten tussen de Commissie en de automobieliindustrie bijgedragen tot een vermindering van de CO₂-uitstoot met 13,5% vergeleken met 1995, ook al bleken deze overeenkomsten ontoereikend om de noodzakelijke resultaten te bereiken. In februari 2007 stelde de Commissie de goedkeuring voor van een geïntegreerde benadering, waarbij de volgende twee elementen centraal staan: een verplichte vermindering van de CO₂-emissies van nieuwe auto's tot een gemiddelde van 130 g CO₂/km tegen 2012 dankzij verbeteringen van de motortechnologie, en een verdere vermindering met 10 g CO₂/km, met verdere technische verbeteringen en een opvoering van het gebruik van biobrandstoffen. In zijn resolutie van oktober 2007 ging het Parlement akkoord met het beginsel van een geïntegreerde benadering, maar het sprak zich daarbij wel uit voor nog ambitieuzere doelstellingen op de langere termijn: een vermindering van de uitstoot tot 125 g CO₂/km tegen 2015 en vaststelling van doelstellingen op langere termijn, die gekwantificeerd kunnen worden op 95 g CO₂/km tegen 2020 en - zo mogelijk - 70 g CO₂/km tegen 2025.

Het onderhavige voorstel voor een verordening weerspiegelt de geest en de doelstellingen van de voorgaande mededeling, vooral wat betreft de doelstellingen, de termijnen en het gebruik van de geïntegreerde benadering. Deze laatste houdt bovendien in dat elke autoconstructeur een specifieke doelstelling krijgt opgelegd, die moet worden toegepast aan de hand van de nuttigheidsparameter van de "massa". Voor het geval dat de aangewezen doelstellingen niet worden gerealiseerd, voorziet het voorstel in sancties die berekend worden aan de hand van een basisbedrag, dat vanaf 2012 zal stijgen. Ook wordt voorzien in een ontheffingsmechanisme voor autoconstructeurs met niet meer dan 10.000 verkochte voertuigen in de EU, voor wie echter specifieke "ad hoc" doelstellingen zullen worden vastgesteld in overleg met de Commissie. Tenslotte laat het voorstel de constructeurs de mogelijkheid om groepen te vormen en in het kader daarvan in collectief verband de vastgestelde doelstellingen te realiseren.

Uw rapporteur kan alleen maar een algemeen oordeel uitspreken over de ontwerpverordening in haar geheel, dat in het bijzonder onderwerp, doel en doelstellingen betreft. Uw rapporteur is van oordeel dat de ook de automobielsector moet worden onderworpen aan doelstellingen betreffende de vermindering van de totale CO₂-uitstoot, maar erkent dat daarbij rekening moet worden gehouden met specifieke kenmerken (gedrag van de bestuurder, vernieuwing van het autopark, infrastructuurvoorwaarden). Uw rapporteur gaat akkoord met de doelstellingen en termijnen die door de Commissie zijn vastgesteld, maar vindt het dringend

gewenst het standpunt van het Parlement te bevestigen, waarin op middellange termijn een emissieniveau van niet meer dan 95 g CO₂/kg wordt voorgesteld, dat tegen 2020 zou moeten worden gerealiseerd. De exacte kwantificering van deze doelstelling - die in de ogen van uw rapporteur best ambitieuzer zou mogen zijn - zal door de Commissie worden vastgesteld in het kader van een herziening van de verordening, die uiterlijk in 2014 moet plaatsvinden, en zal worden voorafgegaan door een algemene effectevaluatie die vergezeld gaat van een analyse van de economische, ecologische en sociale gevolgen over de gehele productieketen.

Uw rapporteur gaat akkoord met de keuze voor de geïntegreerde benadering tijdens de aanloopfase van het systeem; hij vraagt zich echter wel af of het niet wenselijk zou zijn om aan de automobiellindustrie de keuze te laten op welke wijze zij de specifieke aangewezen doelstellingen het best denkt te kunnen realiseren. Of de industrie haar eigen doelstellingen denkt te kunnen bereiken door technische verbeteringen, aanvullende maatregelen of andere procedures is een kwestie waarmee de wetgever zich niet heeft te bemoeien, op voorwaarde dat de doelstelling kwantificeerbaar is en gemeten kan worden met de cyclus van de thans bestaande tests en de tests die in de toekomst zullen worden uitgevoerd. Uw rapporteur verzoekt de Commissie derhalve om de mogelijkheid na te gaan om op langere termijn een einde te maken aan het onderscheid tussen aanvullende maatregelen en maatregelen die verbeteringen van de motoren betreffen.

Hetzelfde geldt voor de keuze van de nuttigheidsparameter. In haar voorstel kiest de Commissie voor "massa" als de meest geschikte parameter om dit nut te beschrijven omdat *"er een duidelijk verband bestaat tussen massa en emissies. Dit zou derhalve resulteren in meer realistische en concurrentieneutrale doelstellingen, terwijl gegevens over de massa van voertuigen bovendien vrij beschikbaar zijn"*. De Commissie sluit echter niet a priori de mogelijkheid uit om eventueel gebruik te maken van een andere parameter, temeer daar zij in haar voorstel opmerkt dat er voor *"een alternatieve parameter om het nut van een auto te beschrijven, echter ook gegevens (moeten) worden verzameld om de nutsgerichte benadering op langere termijn gemakkelijker te kunnen beoordelen"*. In zijn resolutie van oktober 2007 heeft het Parlement met grote meerderheid besloten de parameter "massa" te verwerpen, waarmee het de keuze voor de "voetafdruk" bevestigde. Uw rapporteur geeft zich ervan rekenschap dat vanuit ecologisch standpunt de parameter van de "voetafdruk" betere garanties biedt en minder aanleiding geeft tot misbruik (verhoging van de massa alleen met het oog op het verkrijgen van een minder strenge vermindering).

Uw rapporteur wil voorlopig geen amendement met betrekking tot een wijziging van de nuttigheidsparameter indienen op het voorstel van de Commissie, maar het Parlement moet zich het recht voorbehouden om in de latere stadia van de wetgevende procedure zijn standpunt in dezen te herzien.

Ten aanzien van de bijdragen voor excessieve emissies, stelt uw rapporteur voor deze te gebruiken ter stimulering van activiteiten zoals extra onderzoek (bij voorbeeld naar technologieën voor schone thermische motoren met een hoog rendement of geïntegreerde veiligheidssystemen) en innoverende technologieën (bij voorbeeld waterstof en verbrandingscellen, ontwikkeling van oplaadbare hybride motoren van de tweede generatie).

Ten aanzien van de sancties die moeten worden toegepast indien de opgelegde doelstellingen niet worden gerealiseerd, is uw rapporteur het eens met hetgeen de Commissie op dit gebied heeft voorgesteld, ook als deze zich bereid toont om in het eerste stadium van toepassing

(2012-2015) een zekere flexibiliteit te betrachten, terwijl hij tegelijkertijd vindt dat er prikkels moeten worden verstrekt om betere gedragingen bij de automobiefabrikanten aan te moedigen.

Uw rapporteur stelt verder een aantal technische verbeteringen voor op het voorstel van de Commissie, die ondermeer de schrapping omvatten van de vermelding van een massalimiet van 2.610 kg voor het toepassingsbereik, want dit zou tot gevolg hebben dat te veel zware voertuigen van het toepassingsbereik van de verordening zouden worden uitgezonderd.

Uw rapporteur stelt tenslotte een wijziging voor van het artikel over de aan de consumenten te verstrekken informatie, aangezien hij van mening is dat deze kwestie geregeld dient te worden door richtlijn 1999/94/EG.