



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

2012/0191(COD)

30.1.2013

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur voor advies: Holger Kraemer

Rapporteur voor advies (*):
Markus Pieper, Commissie industrie, onderzoek en energie

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 50 van het Reglement

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

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

Amendementen op een ontwerp tekst

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen op de ontwerp tekst worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de ontwerp tekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld met het oog op de uiteindelijke tekst (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

In de koptekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerp tekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Tekstdelen die worden overgenomen uit een bepaling van een bestaande tekst die in de ontwerp tekst niet is gewijzigd, maar door het Parlement wordt geamendeerd, worden in **vet** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...].

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	15

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))**

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Parlement en de Raad (COM(2012)0394),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0185/2012),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 12 december 2012,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0000/2013),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar 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 aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

**Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit
Overweging 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Volgens de in het kader van de effectbeoordeling uitgevoerde technische analyse zijn de technologieën om de doelstelling van 147 g CO₂/km te behalen

Amendement

(3) Volgens de in het kader van de effectbeoordeling uitgevoerde technische analyse zijn de technologieën om de doelstelling van 147 g CO₂/km te behalen

beschikbaar en kunnen de vereiste reducties *tegen lagere kosten* worden gerealiseerd *dan geraamd werd in de eerdere analyse die voor de vaststelling van Verordening (EU) nr. 510/2011 werd uitgevoerd. Bovendien is het verschil tussen de huidige gemiddelde specifieke CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en de doelstelling kleiner geworden.* Daarom is bevestigd dat de tegen 2020 te behalen doelstelling van 147 g CO₂/km haalbaar is.

en kunnen de vereiste reducties worden gerealiseerd. Daarom is bevestigd dat de tegen 2020 te behalen doelstelling van 147 g CO₂/km haalbaar is. *Uit onlangs gepubliceerde studies is echter ook gebleken dat de doelstelling van 147 g CO₂/km te ambitieus blijft. In het licht van de huidige economische crisis zou de regelgeving op dit vlak geen aanvullende lasten met zich mogen brengen voor de fabrikanten in de Unie.*

Or. en

Amendement 2

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Om de automobiellindustrie in staat te stellen langetermijninvesteringen te doen en te innoveren is het wenselijk informatie te verschaffen over de manier waarop de verordening voor de periode na 2020 gewijzigd *moet* worden. Deze informatie dient gebaseerd te zijn op een beoordeling van het vereiste reductiepercentage in overeenstemming met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie en de gevolgen voor de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reducerende technologieën voor auto's. Het is daarom wenselijk dat deze elementen worden geëvalueerd, de Commissie verslag *uitbrengt* en *er* passende voorstellen *worden gedaan* voor doelstellingen na 2020.

Amendement

(6) Om de automobiellindustrie in staat te stellen langetermijninvesteringen te doen en te innoveren is het wenselijk informatie te verschaffen over de manier waarop de verordening voor de periode na 2020 gewijzigd *zou kunnen* worden. Deze informatie dient gebaseerd te zijn op een beoordeling van het vereiste reductiepercentage in overeenstemming met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie en de gevolgen voor de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reducerende technologieën voor auto's. Het is daarom wenselijk dat deze elementen worden geëvalueerd *en* de Commissie *een* verslag *voorbereidt* en passende voorstellen *goedkeurt* voor doelstellingen na 2020. *Om fabrikanten de nodige zekerheid over hun planning te bieden, dient zulk voorstel niet voor 2018 te worden ingediend, aangezien zulke doelstellingen moeten worden vastgesteld op basis van een nieuwe testcyclus en van de relevante testprocedures die in 2014*

zullen worden aangenomen. Op die manier kunnen er voldoende betrouwbare gegevens worden vergaard in de periode tussen 2014 en 2018, zodat alle voorstellen voor nieuwe doelstellingen voor de periode na 2020 goed gefundeerd zullen zijn.

Or. en

Amendement 3

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Superkredieten zijn een belangrijk instrument voor de fabrikanten, aangezien zij technologische veranderingen helpen tot stand brengen en een stimulans bieden om te investeren in innovatieve emissiearme technologieën. Ze vormen tevens een doeltreffend instrument om de doelstellingen van Verordening (EU) nr. 510/2011 te verwezenlijken zonder de belastingbetalers in de EU sterker te belasten. Superkredieten kunnen worden aangewend om allerlei alternatieve aandrijfsystemen te bevorderen. Het superkredietprogramma dient daarom te worden verlengd na 2018, zoals bepaald in Verordening (EU) nr. 510/2011.

Or. en

Amendement 4

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) De nieuwe Europese rijcyclus (New European Driving Cycle - NEDC) zal naar verwachting in 2014 worden vervangen door de nieuwe wereldwijde geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (Worldwide Harmonised Light Duty Test Procedure - WLTP). Bij de vaststelling van eventuele doelstellingen voor de periode na 2020 dient daarom rekening te worden gehouden met de WLTP, zodra die volledig omschreven en operationeel is. Als de WLTP tegen 31 december 2017 niet volledig omschreven en operationeel is, dienen eventuele nieuwe doelstellingen te worden vastgesteld op basis van de op dat moment geldende testcyclus. Eventuele wijzigingen van de bestaande doelstellingen dienen te worden doorgevoerd volgens de gewone wetgevingsprocedure.

Or. en

Amendement 5

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 2 bis (nieuw)
Verordening (EU) nr. 510/2011
Artikel 3 – lid 1 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) In artikel 3, lid 1, wordt punt h) vervangen door:

"(h) "specifieke CO₂-emissies": de CO₂-emissies van een licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening

(EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming van het complete of voltooide voertuig vermeld als de CO₂-massa-emissie (gemengde rijcyclus); voor de toepassing van dit punt zijn eventuele wijzigingen van de meetprocedures die zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 6992/2008, die vanaf 1 januari 2013 van kracht zijn, van toepassing vanaf 1 januari 2021."

Or. en

Amendement 6

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 2 ter (nieuw)
Verordening (EU) nr. 510/2011
Artikel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) Artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Superkredieten

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elk nieuw licht bedrijfsvoertuig met specifieke CO₂-emissies van minder dan 75 g CO₂/km als:

- 3,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2014,**
- 3,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2015,**
- 2,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2016,**
- 2 lichte bedrijfsvoertuigen vanaf 2017,**
- 1 licht bedrijfsvoertuig vanaf 2025.**

Superkredieten die tijdens de periode 2017-2025 werden geaccumuleerd, mogen gedurende die periode in om het even welk jaar worden gebruikt om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies te

berekenen.

Tijdens de looptijd van het superkredietprogramma mag het maximum aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met specifieke CO₂-emissies van minder dan 75 g CO₂/km waarmee rekening wordt gehouden bij de toepassing van de in het eerste lid vermelde vermenigvuldigingsfactoren niet hoger zijn dan 50 000 lichte bedrijfsvoertuigen per fabrikant."

Or. en

Amendement 7

**Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit
Artikel 1 – punt 2 quater (nieuw)
Verordening (EU) nr. 510/2011
Artikel 8 – lid 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 quater) In artikel 8 wordt lid 4 vervangen door:

"4. De Commissie houdt een centraal register bij van de door de lidstaten krachtens dit artikel meegedeelde gegevens; dit register is openbaar.

Uiterlijk 30 juni 2013 en elk daaropvolgend jaar maakt de Commissie de volgende voorlopige berekeningen voor elke fabrikant:

(a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;

(b) de specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar;

(c) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor het voorafgaande kalenderjaar, zoals berekend onder a), en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar.

Daarnaast maakt de Commissie uiterlijk op 30 juni van elk jaar, te beginnen in 2017 en tot en met 2025, de volgende voorlopige berekeningen voor elke fabrikant:

(a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor het voorafgaande kalenderjaar, zonder daarin de superkredieten waarvan sprake in artikel 5 mee te nemen,

(b) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor het voorafgaande kalenderjaar, zoals berekend onder a), en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar.

De Commissie stelt elke fabrikant in kennis van haar voorlopige berekening voor die fabrikant. De kennisgeving bevat gegevens per lidstaat over het aantal ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en hun specifieke CO₂-emissies."

Or. en

Amendement 8

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 2 quinquies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 510/2011

Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 quinquies) In artikel 8 wordt lid 5 vervangen door:

"5. Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening kan een fabrikant eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie signaleren, met vermelding van de lidstaat waarop de fout volgens hem betrekking heeft.

Van 2017 tot en met 2025 deelt elke fabrikant de Commissie binnen drie

maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening mee of zij bij de berekening van zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor het voorafgaande kalenderjaar rekening dient te houden met de superkredieten waarvan sprake in artikel 5."

Or. en

Amendement 9

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 4 – letter a
Verordening (EU) nr. 510/2011
Artikel 13 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

"Uiterlijk op 31 december 2014 evalueert de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen van deze verordening teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen voor de periode na 2020."

Amendement

"Ten vroegste vanaf 1 januari 2018 evalueert de Commissie *in voorkomend geval* de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen van deze verordening teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen voor de periode na 2020 *op basis van de nieuwe testprocedure en testcyclus waarvan sprake in artikel 13, lid 6, of, wanneer die niet beschikbaar zijn, op basis van een op dat moment geldende volledig omschreven en operationele testprocedure."*

Or. en

Amendement 10

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 4 – letter b – streepje 2
Verordening (EU) nr. 510/2011
Artikel 13 – lid 6 – alinea 4

– de derde alinea komt als volgt te luiden:

Om rekening te houden met eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies, past de Commissie de in bijlage I vermelde formules bij gedelegeerde handelingen aan overeenkomstig artikel 15 en onder de voorwaarden van de artikelen 16 en 17, waarbij zo veel mogelijk wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.

– de vierde* alinea wordt vervangen door:

De regelgevende testprocedure en -cyclus die op 1 januari 2013 van toepassing zijn volgens Verordening (EG) nr. 715/2007 en Bijlagen III en XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008 blijven de grondslag voor de meting van de specifieke emissiedoelstelling zoals beschreven in Bijlage I, punt 1, onder c). Elke nieuwe testprocedure en testcyclus die de huidige testprocedure en testcyclus moet vervangen, moet uiterlijk op 31 december 2017 volledig omschreven en operationeel zijn. Tegen die datum moeten er tevens voldoende monitoringgegevens beschikbaar zijn uit die testprocedure en testcyclus. De Commissie zal daarna de mogelijkheid onderzoeken om nieuwe doelstellingen vast te stellen voor de periode na 2020 en zij zal in voorkomend geval een voorstel indienen volgens de gewone wetgevingsprocedure.

** De nummering van deze alinea klopt niet in het Commissievoorstel. Het is de vierde alinea van artikel 13, lid 6, die hier wordt gewijzigd.*

Or. en

Amendement 11

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 5

Verordening (EU) nr. 510/2011

Bijlage I – punt 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) vanaf 2020:

indicatieve specifieke CO₂-emissies = 147
+ a × (M – M0)

waarbij:

M = de massa van het voertuig in kilogram
(kg)

M0 = de overeenkomstig artikel 13, *lid 2*,
vastgestelde waarde

a = 0,096.

Amendement

(c) vanaf 2020:

indicatieve specifieke CO₂-emissies = 147
+ a × (M – M0)

waarbij:

M = de massa van het voertuig in kilogram
(kg)

M0 = de overeenkomstig artikel 13, *lid 5*,
vastgestelde waarde

a = 0,096.

Or. en

Motivering

Correctie - fout in het Commissievoorstel

TOELICHTING

In 2011 hebben het Europees Parlement en de Raad Verordening (EU) nr. 510/2011 goedgekeurd, die erop gericht is de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te beperken. In artikel 13, lid 1, van de Verordening wordt van de Commissie geëist dat zij de haalbaarheid van de tegen 2020 te behalen langetermijndoelstelling van een gemiddelde 147 g CO₂ per km bevestigt en dat zij modaliteiten vaststelt om die doelstelling te bereiken. Met de goedkeuring van haar voorstel COM(2012)394 van 11 juli 2012 heeft de Commissie de eis van de medewetgevers ingewilligd en heeft zij bevestigd dat de doelstelling van 147 g die in artikel 1, lid 2, van de verordening is vastgesteld, haalbaar is.

Doelstelling voor 2020

Uw rapporteur is van mening dat deze langetermijndoelstelling van 147 g CO₂/km, die vanaf 2020 zal worden toegepast, niet gewijzigd dient te worden. Het is een ambitieuze doelstelling die pas in 2011 werd overeengekomen, minder dan twee jaar voordat het Commissievoorstel werd goedgekeurd waarin de haalbaarheid van de doelstelling wordt bevestigd. Uw rapporteur sluit zich daarom volledig aan bij het Commissievoorstel waarin wordt bevestigd dat de doelstelling voor 2020 technische haalbaar is. Uw rapporteur is gekant tegen een eventuele wijziging van de bestaande langetermijndoelstelling van 147 g CO₂/km, en wel om de volgende redenen:

- Sinds de doelstelling van 147 g werd vastgesteld, is de economische en milieusituatie niet voldoende veranderd om een aanpassing van onze ambities in deze fase te rechtvaardigen.
- In artikel 13, lid 1, van Verordening (EU) nr. 510/2010 krijgt de Commissie het mandaat om de haalbaarheid van de langetermijndoelstelling te bevestigen. Het was duidelijk niet de bedoeling van deze bepaling dat de Commissie een ambitieuzere doelstelling zou vaststellen. Het strookt daarom met de bewoording en de geest van artikel 13, lid 1, dat de langetermijndoelstelling die in de huidige verordening is opgenomen niet wordt gewijzigd.
- De fabrikanten hebben bovendien behoefte aan een duidelijke planning. De CO₂-doelstelling voor 2020 werd pas twee jaar geleden overeengekomen. Nieuwe aanpassingen in deze fase zouden enkel de rechtmatige behoefte aan zekerheid ondermijnen.
- Bij het vaststellen van doelstellingen voor CO₂-emissies moet rekening worden gehouden met de lange ontwikkelingscyclus van lichte bedrijfsvoertuigen. De fabrikanten bevinden zich al in de laatste fases van de planning voor de voertuigen die in 2020 op de markt zullen worden gebracht. Een eventuele wijziging van de doelstelling in deze fase zou bijzonder negatieve gevolgen hebben voor de productiecycli van de fabrikanten.
- Een aanpassing van de doelstelling zou tevens de algemene geloofwaardigheid van langetermijndoelstellingen ondermijnen, aangezien het eigen is aan zulke doelstellingen dat zij op de lange termijn blijven gelden (d.w.z. de termijn van 2011 tot 2020).

- Hoewel in bepaalde studies wordt beweerd dat de doelstelling voor 2020 ambitieuzer mag zijn, zijn er ook studies waaruit blijkt dat de doelstelling van 147 g te ambitieus is. Er bestaat daarom geen duidelijk bewijs dat een aanpassing van de doelstelling, naar boven of naar beneden, rechtvaardigt.
- Er zijn onvoldoende gegevens voorhanden: tot nu toe waren er onvoldoende gegevens voorhanden, met name met betrekking tot de zogenaamde "in fasen gebouwde voertuigen". Voor 2014 zullen we niet over voldoende monitoringgegevens beschikken. We mogen geen nieuwe doelstellingen bespreken zonder dat we over voldoende betrouwbare gegevens beschikken.
- Bovendien moeten we rekening houden met de huidige economische situatie, die bepaald wordt door een financiële crisis. Het is daarom niet aangewezen om aanvullende economische lasten te creëren voor de Europese fabrikanten door ambitieuzere doelstellingen vast te stellen.
- Ambitieuze doelstellingen zouden de investeringskosten voor de fabrikanten (bijvoorbeeld voor onderzoek en ontwikkeling) de hoogte kunnen injagen. N1-voertuigen worden gewoonlijk gebruikt door ambachtslui, koerier- en expresdiensten en door veel detailhandelaars, zoals bloemisten of restaurateurs, die hoofdzakelijk uit de mkb-sector komen. De herziening van de wetgeving mag geen aanvullende lasten opleveren voor het mkb.
- Uw rapporteur respecteert de overeenkomst inzake de langetermijndoelstelling die na lange en moeizame onderhandelingen tussen het Europees Parlement en de Raad werd bereikt in 2011.

Doelstelling na 2020

Uw rapporteur stelt voor om ten minste tot 1 januari 2018 geen nieuwe doelstelling in te voeren voor de periode na 2020. Op die datum zou een nieuwe testcyclus volledig operationeel moeten zijn. De nieuwe testcyclus, WLTP (Worldwide Harmonised Light Duty Test Procedure) is nog niet beschikbaar, maar zal naar verwachting worden goedgekeurd in 2014. De WLTP zal veranderingen met zich brengen voor de basis voor de vaststelling van CO₂-doelstellingen, en het is nog niet duidelijk hoe die veranderingen in de testcyclus de gemeten CO₂-emissies zullen beïnvloeden. Zodra de nieuwe testcyclus beschikbaar is, moeten er voldoende betrouwbare emissiegegevens worden verzameld over een periode van een aantal jaar om ervoor te zorgen dat nieuwe doelstellingen goed gefundeerd zijn.

Voorts moeten de technologische ontwikkelingen en een eventuele daling van de CO₂-emissies worden gemonitord voordat er kan worden nagedacht over een doelstelling voor de periode na 2020. Op dit moment kunnen de technologische ontwikkelingen voor de periode na 2020 nog niet worden voorspeld. Het is ook nog niet duidelijk in welke mate de markt eventuele alternatieve technologieën zal aanvaarden. Momenteel zijn er een aantal technologische scenario's beschikbaar in heel de wereld, en hoewel een technologische omschakeling tot de mogelijkheden behoort, is het nog niet duidelijk welke invloed dit zal hebben op de totale CO₂-emissies van de voertuigen. Er moeten daarom meer gegevens worden vergaard om de CO₂-emissies te monitoren voordat een nieuwe doelstelling kan worden besproken.

Superkredieten

Superkredieten zijn aanvullende kredieten voor emissiearme voertuigen. In de huidige Verordening (EU) nr. 510/2011 krijgt de fabrikant extra krediet voor elk voertuig in zijn wagenpark dat minder dan 50 g CO₂/km uitstoot. In Verordening (EU) nr. 510/2011 is bepaald dat het superkredietprogramma in 2018 zal aflopen. Hoewel superkredieten zijn opgenomen in het nieuwe Commissievoorstel betreffende de CO₂-emissies van personenwagens, zijn ze niet opgenomen in het huidige voorstel betreffende de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen. Uw rapporteur is evenwel van mening dat superkredieten een belangrijk instrument zijn om fabrikanten te stimuleren om emissiearme voertuigen op de markt te brengen en hen te motiveren om technologieën te ontwikkelen met een lage CO₂-emissie. Aangezien we nog niet weten wat in de toekomst de toonaangevende emissiearme technologie zal zijn, dient het superkredietprogramma te worden gehandhaafd. Dit programma vereist ook geen aanvullende financiële middelen en vormt daarom geen extra last voor de belastingbetalers.

Om ook grotere lichte bedrijfsvoertuigen op te nemen in het programma en producenten te stimuleren om alternatieve technologieën te ontwikkelen voor zwaardere voertuigen, dient de drempel te worden verhoogd naar 75 gram.

Eco-innovaties

Uw rapporteur is ingenomen met de aanpak van de Commissie om eco-innovaties te handhaven in het voorstel. Nieuwe innovaties moeten worden ondersteund en het voorstel biedt daartoe een duidelijke stimulans. Het vergunningsproces dient te worden vereenvoudigd en er dient altijd steun te worden verschaft voor efficiënte technologieën.

Testcyclus

De NEDC (nieuwe Europese rijcyclus) zal naar verwachting in 2014 worden vervangen door de WLTP (wereldwijde geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen). Die verandering zal gevolgen hebben voor de resultaten van de tests en de metingen van de CO₂-emissies. De Commissie stelt voor om de doelstelling van 147 g middels gedelegeerde handelingen aan te passen aan de WLTP-testcyclus. Uw rapporteur stelt voor om de NEDC-cyclus als referentie te hanteren voor de doelstelling voor 2020 en om bij een eventuele doelstelling voor de periode na 2020 een nieuwe testcyclus als referentie te gebruiken. Deze nieuwe doelstelling mag niet worden voorgesteld voor 2018. Als er een nieuwe doelstelling komt, moet deze, zelfs als het om een aangepaste doelstelling gaat, worden gebaseerd op voldoende monitoringgegevens en worden vastgesteld via de gewone wetgevingsprocedure.