



13.7.2018

## **ADVIES**

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)  
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Rapporteur voor advies: Karima Delli

PA\_Legam

## AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

### Amendement 1

#### Voorstel voor een verordening Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>16</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) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>16</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, ***mede rekening houdend met het beleid ter ondersteuning van de automobielindustrie. 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 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. Er moet een realistisch ambitieniveau worden aangehouden teneinde de auto-industrie in de gelegenheid te stellen zich aan te passen en de kosten voor autofabrikanten niet te laten oplopen, aangezien dit de vervaardiging en aanschaf van nieuwe***

*personenauto's in de Unie zou ontmoedigen en onder meer gevolgen zou hebben voor de werkgelegenheid. Als de voorgestelde doelstellingen te hoog gegrepen zijn en de vervoersemissies niet voldoende afnemen, ontstaat het risico dat de krachtens de Overeenkomst van Parijs overeengekomen broeikasgasemissiereductiedoelstellingen niet worden verwezenlijkt.*

---

<sup>16</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).

---

<sup>16</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 2

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) In de mededelingen van de Commissie "Europa in beweging"<sup>17</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>18</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.

*Amendement*

(4) In de mededelingen van de Commissie "Europa in beweging"<sup>17</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>18</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. ***Het marktaandeel van schone voertuigen blijft echter klein en het overgrote deel van de Europese voertuigen rijdt nog steeds op benzine of diesel. Teneinde EU-consumenten van duurzame en betaalbare opties te voorzien, is het dan ook zaak een***

*overkoepelende aanpak toe te passen, die onder meer steun omvat om het gebruik van schone voertuigen te bevorderen in zowel de particuliere als de publieke sector, alsook het versnellen van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.*

---

<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 — EUROPA IN BEWEGING — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

<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 [...]

---

<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 — EUROPA IN BEWEGING — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

<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 [...]

### **Amendement 3**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 bis) De structurele overgang naar alternatieve aandrijflijnen zal gepaard gaan met structurele veranderingen in de waardeketens van de automobielsector. Dit roept vragen op, onder meer over waar de onderdelen geproduceerd worden of vanwaar zij afkomstig zijn, en hoe de leveranciers in de Unie concurrerend kunnen blijven. In dit verband zijn de initiatieven van de Commissie welkom, zoals de Europese alliantie voor batterijen, maar zij vereisen dat de Commissie voortdurend toezicht houdt op de ontwikkelingen.*

## Amendement 4

### Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(7 bis) Gezien de onzekerheid die onlosmakelijk verbonden is met de toekomstige technologische en sociologische evoluties van de sector mag niet vroegtijdig resoluut voorrang worden verleend aan een of meerdere technische opties die in de toekomst over het algemeen misschien minder relevant zullen blijken, maar moeten integendeel de mogelijkheden en mogelijke synergieën worden onderzocht van de verschillende technologieën die momenteel beschikbaar zijn. In dit verband moet worden gewezen op het fundamentele beginsel van technologieneutraliteit waaraan de Unie hecht en dat zij moet eerbiedigen.***

## Amendement 5

### Voorstel voor een verordening Overweging 10

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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

(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 energiezuiverheid.

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 energiezuiverheid. ***Het gebruik van hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen (met de nadruk op synthetische brandstoffen overeenkomstig de definitie(s) in artikel 2 van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II) met geavanceerde hernieuwbare brandstoffen (bijlage IX bij RED II) in overeenstemming met de duurzaamheidscriteria) kan in het nieuwe en bestaande wagenpark de CO<sub>2</sub>-emissies van bron tot wiel aanzienlijk terugdringen. Om technologische ontwikkelingen te bevorderen en het marktaandeel van deze brandstoffen te vergroten, moet in het geval van een vrijwillige verbintenis van een fabrikant het gebruik van hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen worden meegerekend in de specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant.***

## **Amendement 6**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(10 bis) De herziening van Verordening (EG) nr. 715/2007 is erop gericht het gebruik van energie uit koolstofhoudende energiebronnen voor de aandrijving van lichte particuliere voertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen aanzienlijk te verminderen. Deze herziening heeft dus een driedelig doel: milieubescherming, met name door de klimaatverandering te bestrijden en de emissies die schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens zoveel mogelijk te verminderen, duurzaamheid, met name***

*door minder fossiele brandstoffen te gebruiken, en economische vooruitgang, met name door het concurrentievermogen van de automobielindustrie van de Unie te verbeteren zonder de industrie onherstelbaar te beschadigen.*

## **Amendement 7**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(11 bis) Hoewel de invoering van de nieuwe wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) het verschil tussen de gerapporteerde CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en de werkelijke emissies van voertuigen naar verwachting zal verkleinen in vergelijking met de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC), zal er toch een verschil blijven bestaan. Het is derhalve van essentieel belang inspanningen te blijven leveren om tests te ontwikkelen en op te stellen die zowel in het laboratorium als elders uitgevoerd moeten worden en die de werkelijkheid zo volledig mogelijk weerspiegelen door het werkelijke brandstofverbruik en de emissies in reële rijomstandigheden te meten. Hiertoe moet de Commissie die tests in het regelgevingskader opnemen van zodra zij zijn ontwikkeld.*

## **Amendement 8**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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*

*(12) Vast staat dat de kloof tussen de opgegeven CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en die onder reële rijomstandigheden aanzienlijk is vergroot sinds de inwerkingtreding van*



*planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.*

*de eerste Uniewetgeving inzake CO<sub>2</sub>-normen voor lichte voertuigen; hoewel de WLTP beter in overeenstemming moet zijn met de kenmerkende omstandigheden van het reële rijden dan de NEDC, blijft het slechts gaan om een testprocedure in het laboratorium; dit betekent dat de kloof over enkele jaren nog kan groeien, maar ook dat het verboden gebruik van manipulatie-instrumenten mogelijk blijft en onopgemerkt kan blijven.*

## **Amendement 9**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(12 bis) Het is van essentieel belang dat in het kader van deze herziening tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 tot vaststelling van voorschriften om de CO<sub>2</sub>-emissies te beperken naar continuïteit wordt gestreefd en een zekere mate van stabiliteit en voorspelbaarheid wordt geboden aan de verschillende actoren uit de sector in de Unie, en met name aan de autofabrikanten, voor het volledige gamma nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen dat zij op het grondgebied van de Unie op de markt brengen. Er moet dan ook naar gestreefd worden de inspanningen voort te zetten om elementen van de oorspronkelijke verordening te verbeteren en deze af te stemmen op de milieubehoeften en het nieuwe technologische potentieel van de sector, evenwel zodanig dat geen gebrek aan evenwicht ontstaat in belangrijke sectoren van de Unie, maar integendeel het concurrentievermogen van de Unie en innovatie worden gestimuleerd.*

## Amendement 10

### 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 automobielindustrie 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 11

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(13) *Het is derhalve essentieel de inspanningen voort te zetten om nog betrouwbaardere en realistischere CO<sub>2</sub>-emissietests uit te werken, in het bijzonder met het oog op een testmethode voor de meting van emissies onder reële rijomstandigheden; hiertoe moet het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek verschillende testmethoden bestuderen en vergelijken, waarbij ook mogelijke afwijkingen als gevolg van fysische omstandigheden en rijgedrag worden onderzocht. Het is ook belangrijk de testprocedure geregeld te herzien.*

(13 bis) *Het wegvervoer moet volledig koolstofvrij worden gemaakt om de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen voor 2050 van de Unie mogelijk te maken. Daarom moeten nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen die CO<sub>2</sub> uitstoten ten laatste tegen 2040 geleidelijk worden afgeschaft. De Commissie moet nagaan hoe rekening gehouden kan worden met de voertuigen in het verkeer, door middel van instrumenten voor markttoezicht maar ook door stimulansen voor retrofitting van voertuigen, wanneer die efficiënt en kostenconcurrerend is. Bijkomende verkennende studies zouden dan ook*

*nuttig zijn voor de vaststelling van een EU-kader voor retrofitechnologieën. Hernieuwbare energie moet ook een sleutelrol spelen bij het beperken van de broeikasgasemissies van het vervoer in de Unie; het is dan ook van cruciaal belang rekening te houden met alle vormen van hernieuwbare energie en minder koolstofintensieve brandstoffen, alsook stimulansen te creëren om daadwerkelijk bij te dragen aan de decarbonisatie van de vervoerssector van de Unie en retrofitting van voertuigen in het verkeer. In deze verordening wordt geen rekening gehouden met het aandeel aan hernieuwbare energie van de voor het wegvervoer gebruikte vloeibare en/of gasvormige brandstoffen, aangezien er bij de meting geen onderscheid wordt gemaakt tussen CO<sub>2</sub> afkomstig uit niet-hernieuwbare-energiedragers en uit hernieuwbare-energiedragers. Er moet derhalve een methode worden ontwikkeld die het mogelijk maakt rekening te houden met het aandeel aan hernieuwbare energie van de vloeibare en/of gasvormige brandstoffen voor het wegvervoer bij de bepaling van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.*

## Amendement 12

### 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

*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. ***Als de vervoerssector van de***

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.

*Unie de in deze sector vereiste energietransitie te laat op gang brengt, zal hij zijn leiderschapspositie verliezen.* 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 13**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 14 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(14 bis) Om de langetermijndoelstelling van een volledig koolstofvrije mobiliteit in de Unie te bereiken, zijn technologische innovatie en technische vooruitgang onontbeerlijk. In die zin en om een antwoord te bieden op de toegenomen internationale concurrentie is het voor de Unie en de lidstaten van essentieel belang inspanningen te blijven leveren om initiatieven te onderzoeken en te ontwikkelen die mogelijke synergieën binnen de sector bevorderen, naar het voorbeeld van de recente Europese alliantie voor batterijen, en om publieke en private investeringen in onderzoek en innovatie in de automobielsector van de Unie te steunen, teneinde het technologische leiderschap van de Unie in die sector te behouden en de duurzaamheid van zijn industriële basis op de lange termijn te waarborgen en de sector efficiënt en concurrerend te houden op de mondiale markt.*

## Amendement 14

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(14 ter) Het is van cruciaal belang de sociale en milieueffecten van de transitie in aanmerking te nemen en proactief het onvermijdelijke verlies van arbeidsplaatsen als gevolg van de ingrijpende industriële transitie aan te pakken; in dit verband zouden de terugkeer naar de arbeidsmarkt, de omscholing en de bijscholing van werknemers, opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk in overleg met de sociale partners een belangrijke prioriteit moeten zijn voordat maatschappelijke schade plaatsvindt.*

## Amendement 15

### Voorstel voor een verordening Overweging 15

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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.

(15) Er moet een specifiek stimuleringsmechanisme worden ingevoerd om een soepele **en tijdige** 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. **Dit mechanisme moet neutraal zijn ten aanzien van alle technologieën en innoverende brandstoffen.**

## Amendement 16

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

**(17 bis)** *De snelle en doeltreffende uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen is van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen, in het bijzonder om vertrouwen te wekken bij consumenten; het is van cruciaal belang te blijven investeren in de uitrol daarvan en deze investeringen nog te verhogen, door middel van verscheidene steuninstrumenten, zowel op het niveau van de Unie als op dat van de lidstaten, om bij te dragen aan de totstandbrenging van een omvattend faciliterend kader, met onder meer betrouwbare regelingen voor de etikettering van auto's, krachtige handhaving van de normen inzake luchtkwaliteit en beperking van de klimaatverandering, en solide steunregelingen voor werknemers in de automobiellindustrie. De kwestie van de tankinfrastructuur is onlosmakelijk verbonden met de actieradius van de voertuigen – hoe groter de actieradius, des te minder vaak getankt moet worden – en de Commissie moet dan ook rekening houden met de technologische ontwikkelingen, met name op het gebied van de autonomie van batterijen, die van invloed zijn op de uitrol van de infrastructuur.*

## **Amendement 17**

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

**(17 ter)** *Beter geformuleerde vereisten voor de etikettering van auto's, waardoor consumenten vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie krijgen over de voordelen van*

*emissiearme auto's, waaronder informatie over luchtverontreinigende stoffen en rijkosten, naast CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik, kunnen het gebruik van de zuinigste en milieuvriendelijkste auto's in de gehele Unie ondersteunen. Daarom moet de Commissie Richtlijn 1999/94/EG uiterlijk 31 december 2019 herzien en een wetgevingsvoorstel ter zake indienen.*

## Amendement 18

### 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

### 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*

(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 **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.

*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.

## **Amendement 20**

### **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.

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.

*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.



## Amendement 21

### Voorstel voor een verordening Overweging 22

*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 ***het terugdringen van de werkelijke emissies, door*** de automobiellindustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren ***en de emissies in reële omstandigheden te beperken, met inachtneming van het beginsel van technologieneutraliteit.*** 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 ***en beperkingen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, waarbij retrofitting van motoren moet worden overwogen en het materiaal dat wordt gebruikt bij de productie en in de eindfase van de levenscyclus van het voertuig in aanmerking moet worden genomen.***

## Amendement 22

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(22 bis) De CO<sub>2</sub>-emissies van in de Unie geregistreerde nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden gemeten overeenkomstig Verordening***

*(EG) nr. 715/2007, zonder dat er bij de meting een onderscheid wordt gemaakt tussen CO<sub>2</sub> afkomstig uit niet-hernieuwbare-energiedragers en uit hernieuwbare-energiedragers. Er moet een methode worden ontwikkeld waarin rekening wordt gehouden met het aandeel aan hernieuwbare energie van de vloeibare en/of gasvormige brandstoffen voor het wegvervoer bij de bepaling van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.*

## **Amendement 23**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 ter) Het gebruik van bepaalde alternatieve brandstoffen kan van bron tot wiel aanzienlijke 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.*

## **Amendement 24**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 quater) Aangezien deze verordening tot doel heeft de werkelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken, moet de Commissie ook technologieën in aanmerking nemen waarvan de voordelen niet in rekening worden gebracht met de genormaliseerde testcyclus en die buiten het toepassingsgebied van het mechanisme voor eco-innovaties vallen,*

*als zij meetbare, aantoonbare en geverifieerde reducties van de CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren.*

## **Amendement 25**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 quinquies) Rekening houdend met de onzekerheid ten aanzien van de aanvaarding door de markt van voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden, de uitrol van de betrokken infrastructuur en de veranderende vraag van de consument, moet het ambitieniveau op transparante wijze worden aangepast. Het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voorziet in richtsnoeren over de behoeften met betrekking tot deze infrastructuur.*

## **Amendement 26**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 sexies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 sexies) De ontwikkeling van innovatieve aandrijvingstechnologie moet in het bijzonder worden bevorderd, aangezien deze aanzienlijk minder emissies met zich meebrengt dan traditionele personenauto's. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de sector in de Unie op de lange termijn bevorderd en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd.*

## Amendement 27

### 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 28

### 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***

*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 het niveau van het maximum 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 berekend moeten worden.

*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.

*categorieën fabrikanten onderscheid te maken.*

## **Amendement 29**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 29 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(29 bis) Alternatieve aandrijflijnen, waaronder ook hybride aandrijflijnen, zijn die welke voor de mechanische aandrijving energie ontleen aan een verbruikbare brandstof en/of een batterij of enig ander opslagsysteem voor elektrisch of mechanisch vermogen. Het gebruik ervan in lichte bedrijfsvoertuigen kan leiden tot een toename van het gewicht, maar het vermindert de verontreiniging. Een dergelijke toename van het gewicht mag niet in het laadvermogen van het voertuig worden meegerekend, aangezien de sector wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld. Het extra gewicht mag echter ook niet leiden tot de vergroting van het laadvermogen van het voertuig. De Commissie moet daarom onderzoeken in welke mate nieuwe lichte, door alternatieve brandstoffen aangedreven bedrijfsvoertuigen (met zwaardere aandrijflijnen dan deze gebruikt in voertuigen met conventionele brandstoffen) eveneens baat zouden kunnen hebben bij een marge voor bijkomend gewicht, zonder dat de globale doelstellingen van deze verordening om de CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen in het gedrang komen.*

## **Amendement 30**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 30 bis (nieuw)**

**(30 bis) Om te waarborgen dat de waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofefficiëntie van voltooide voertuigen representatief zijn, moet de Commissie met een specifieke procedure komen en overwegen om de typegoedkeuringswetgeving te herzien en een Europees Agentschap voor markttoezicht op het wegvervoer op te richten, dat bevoegd zou zijn voor markttoezichtactiviteiten, in het bijzonder op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissies, voor de organisatie van terugroepprogramma's voor heel Europa en voor de intrekking van de typegoedkeuring, in voorkomend geval; bovendien moet het Agentschap overgaan tot de uitvoering van een test of keuring na indiening van controletestresultaten van derden die wijzen op verdacht emissiegedrag.**

## Amendement 31

### 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 ontvangsten die in de eerste plaats moeten worden aangewend voor de sector wegvervoer van de Unie, om de eerlijke transitie naar koolstofarme mobiliteit mogelijk te maken en om bij te dragen aan onderzoek en ontwikkeling in**

*de automobielindustrie op het gebied van technologieën zoals nieuwe aandrijflijnen, brandstoffen en tests, en voor de verkeersveiligheid. Zij moeten ook worden gebruikt om proactief de onvermijdelijke maatschappelijke gevolgen aan te pakken van de overgang naar een koolstofarme automobielsector, die bijzonder groot zullen zijn in sommige van de zwaarst getroffen gebieden. Het is daarom uiterst belangrijk dat de huidige maatregelen ter bevordering van die overgang tevens vergezeld gaan van gerichte programma's voor het opnieuw inzetten, de omscholing en de bijscholing van werknemers, alsmede opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk, die worden uitgevoerd in nauwe samenspraak met de sociale partners.*

## Amendement 32

### 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>23</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>24</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

*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>23</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>24</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 de invoering van een test die de***

te ontwikkelen *om* de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te identificeren en te verzamelen.

*werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet; het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek moet daarom het mandaat krijgen om zich te buigen over de haalbaarheid daarvan, om dergelijke tests zo spoedig mogelijk in het regelgevingskader te kunnen integreren. De werkelijke emissies van voertuigen mogen een bepaalde NTE-grenswaarde niet overschrijden, die niet meer dan 15 % hoger ligt dan de vanaf 2021 aan de hand van de WLTP-test gemeten typegoedkeuringswaarden, en 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>23</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>24</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>23</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>24</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)).

### **Amendement 33**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 41 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(41 bis) Hoewel deze verordening tot doel heeft de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te verminderen, mag de*



*algehele koolstofbalans over de cyclus "vervaardiging – gebruik – sloop" van de betrokken voertuigen en over de cyclus "winning/productie - vervoer - verbruik" van de gebruikte brandstof (van bron tot wiel) niet uit het oog worden verloren. In dit verband moet de Commissie een geharmoniseerde methode ontwikkelen voor rapportering over de koolstofbalans van de levenscyclus van die voertuigen en de verbruikte energie om een volledig beeld te krijgen van hun milieueffecten en aldus de samenhang te waarborgen van de middelen die worden gebruikt om de klimaatdoelstellingen van de Unie te realiseren.*

## Amendement 34

### 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. ***In 2023 zou de nieuwe emissietestprocedure twee jaar in werking gesteld moeten zijn voor alle lichte voertuigen.*** Derhalve ***is het mogelijk en wenselijk om*** de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar ***te beoordelen en om de voor het gehele wagenpark geldende CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor 2030 samen met de benchmark voor emissiearme en emissievrije voertuigen te bevestigen, teneinde*** een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken ***en zo spoedig mogelijk rekening te houden met upstream- en ingebedde emissies. Bij de berekening van het milieueffect van elk voertuig moet***

*rekening worden gehouden met het type lading waarmee de hoeveelheid emissies samenhangt, en de Commissie moet overwegen om een geharmoniseerde methode te ontwerpen van het type "x g CO<sub>2</sub>/km per passagier/per ton goederen" om het aantal lege ritten door lichte voertuigen te verminderen bij zowel goederen- als personenvervoer.*

## Amendement 35

### 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**.

## Amendement 36

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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>27</sup>.

*Amendement*

3. Deze verordening zal 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>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie

---

<sup>27</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).

om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen (COM(2007) 19 definitief).

### **Amendement 37**

#### **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"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen"). ***De Commissie is gemachtigd om, indien nodig, de grenswaarde voor de referentiemassa (2 610 kg) van lichte bedrijfsvoertuigen op alternatieve brandstoffen te herzien in overeenstemming met de doelstellingen van deze verordening, wanneer bijkomend gewicht moet worden toegestaan vanwege de zwaardere aandrijflijnen en energieopslagsystemen (bijv. batterijen) dan deze gebruikt in conventionele voertuigen.***

### **Amendement 38**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1 – letter n bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***n bis) "retrofitting": het aanbrengen van wijzigingen aan onderdelen van een voertuigmotor met verontreinigingsverminderende en/of brandstofbesparende technologieën.***

*Hieronder vallen brandstofbesparende technologieën zoals hybridisatie of meer ingrijpende aanpassingen aan elektrische of andere technologieën die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2014/94/EU.*

## Amendement 39

### 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 kunnen nagaan of een fabrikant voldoet aan zijn specifieke emissiedoelstelling als bedoeld in dit artikel, worden de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies verlaagd indien de fabrikant in het jaar waarin de nieuwe voertuigen zijn geregistreerd hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen op de brandstoffenmarkt heeft gebracht die leiden tot beperking van de CO<sub>2</sub>. Het CO<sub>2</sub>-beperkende effect moet worden gestaafd, overeenkomstig de definitie in de toepasselijke versie van het mechanisme van de richtlijn hernieuwbare energie (RED). De fabrikant rapporteert voor het operationele jaar over de hoeveelheid energie uit de verschillende aangevulde niet-fossiele brandstoffen (Brandstof<sub>i</sub><sup>1 bis</sup>) die op de markt zijn gekomen aan een door de Commissie aangewezen autoriteit. Om dubbeltelling te vermijden mag de niet-fossiele brandstof niet worden meegerekend in de CO<sub>2</sub>-streefcijfers in het kader van andere regelgeving (RED II of EU-ETS). 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> = de hoeveelheid energie uit de hernieuwbare niet-fossiele brandstof die op de markt is gebracht (in MJ)*

## **Amendement 40**

### **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;

## **Amendement 41**

### **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.

## **Amendement 42**

### **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.

## Amendement 43

### Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**8 bis.** *Bij de vaststelling van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> van iedere fabrikant worden de prestaties van een fabrikant die beter presteert dan zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor voertuigen van de categorie M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub> voorschrijft, meegerekend voor deze fabrikant of voor een of meer andere fabrikanten. In dit geval wordt het verschil tussen de specifieke emissiedoelstellingen van de fabrikant voor voertuigen van de categorie M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub> en zijn gemiddelde specifieke emissies in mindering gebracht op de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het kader van de specifieke doelstelling voor voertuigen van de categorie M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub>, waarbij de geregistreerde aantallen worden gewogen. Deze overdracht van kredieten tussen fabrikanten van voertuigen van de categorie M<sub>1</sub> of N<sub>1</sub> bedraagt in totaal ten hoogste 10 g CO<sub>2</sub>/km per fabrikant.*

## Amendement 44

### Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4 – alinea 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Het register wordt openbaar gemaakt.

Het register wordt openbaar gemaakt, **ook in digitale vorm.**

## Amendement 45

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

**8 bis. Vanaf 2025 rapporteren fabrikanten over 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 geharmoniseerde methode van de Unie, met het oog op rapportering en monitoring tot 2030. Hiertoe ontwikkelt de Commissie uiterlijk 1 januari 2022 door middel van gedelegeerde handelingen een betrouwbare en representatieve geharmoniseerde methode inzake CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van alle op de markt van de Unie beschikbare brandstoftypen en aandrijflijnen. Deze methode moet stroken met de relevante ISO-normen en rekening houden met het aardopwarmingsvermogen van de emissies bij de productie van het voertuig en de aankoop van grondstoffen, van bron tot wiel en bij de recycling en demontage.**

#### **Amendement 46**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

**9 bis. Bij de monitoring en rapportering wordt rekening gehouden met het aandeel van in de stations verkochte geavanceerde vloeibare en gasvormige biobrandstoffen, en dit aandeel wordt in mindering gebracht op de in de typegoedkeuringsfase gerapporteerde CO<sub>2</sub>-emissies. Deze waarden worden gebruikt voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-correctiefactor (CCF).  
De CO<sub>2</sub>-correctiefactor (CCF) wordt berekend aan de hand van de volgende formule:  
CCF = nationaal aandeel aan gebruikte geavanceerde vloeibare en gasvormige**

*brandstoffen.*

*De gecorrigeerde CO<sub>2</sub>-emissies van het wagenpark worden derhalve als volgt berekend:*

*CO<sub>2</sub> wagenpark = (CO<sub>2</sub> typegoedkeuring) \* (1 - CCF).*

#### **Amendement 47**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

4. *In voorkomend geval worden de bijdragen voor overtollige emissies beschouwd als inkomsten ten behoeve van een eerlijke transitie in de getroffen gebieden, onder meer ten behoeve van de omscholing en het opnieuw inzetten van werknemers in de automobielsector, de uitrol van schone mobiliteit en de koolstofarme economie, vervoersinfrastructuur, onderzoek en ontwikkeling en verkeersveiligheid en ter dekking van de negatieve externe effecten van het wegvervoer.*

#### **Amendement 48**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter a**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) de in artikel 1, *leden 4 en 5*, bedoelde, voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor *2025 en* 2030, door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, *punten 6.1.1 en 6.1.2*;

*Amendement*

a) de in artikel 1, *lid 4*, bedoelde, voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor 2030, door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, *punt 6.1*;



## Amendement 49

### Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) de waarden voor  $a_{2021}$ ,  ~~$a_{2025}$~~  en  $a_{2030}$ , door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 6.2.

*Amendement*

b) de waarden voor  $a_{2021}$  en  $a_{2030}$ , door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 6.2.

## Amendement 50

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie of door een combinatie van innoverende technologieën ("innoverende technologiepakketten").

*Amendement*

Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie (*zoals retrofitting*) of door een combinatie van innoverende technologieën ("innoverende technologiepakketten").

## Amendement 51

### Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1 – alinea 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.

*Amendement*

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant kan tot 9 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.

## Amendement 52

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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

De Commissie *past* het maximum met ingang van **2021 aan om rekening te houden met de WLTP-berekening**. Die aanpassingen vinden door middel van *gedelegeerde handelingen* overeenkomstig artikel 16 plaats.

### Amendement 53

#### Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 – letter d

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie . **Met ingang van 1 januari 2025 is** dit criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

*Amendement*

d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie. Dit criterium *is* niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

### Amendement 54

#### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden. Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.

*Amendement*

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden. Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt **en stelt nader onderzoek in ten aanzien van bepaalde fabrikanten nadat buitensporige overschrijding van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is vastgesteld.**

## Amendement 55

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Daarom **zorgt** de Commissie **ervoor dat er** al naargelang het geval van fabrikanten of nationale autoriteiten **gedegen gegevens** over de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijke brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen **beschikbaar zijn**, rekening houdend met relevante bepalingen betreffende gegevensbescherming.

*Amendement*

2. Daarom **maakt** de Commissie al naargelang het geval **gedegen gegevens** van fabrikanten of nationale autoriteiten over de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijke brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen **openbaar in een digitaal doorzoekbaar formaat**, rekening houdend met relevante bepalingen betreffende gegevensbescherming.

## Amendement 56

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. Om ervoor te zorgen dat de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk worden verlaagd zoals bedoeld in artikel 1 van deze verordening, worden WLTP-tests gebruikt om de emissieniveaus te bepalen, totdat de Commissie ter vervanging daarvan tests in reële rijomstandigheden ontwikkelt die meer met de werkelijkheid overeenstemmen.**

## Amendement 57

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In **2024** dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met

*Amendement*

1. In **2023** dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met

een voorstel tot wijziging van de verordening. *In dit verslag komen onder andere de volgende onderwerpen aan de orde: de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden, de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad verslag is uitgebracht<sup>29</sup>.*

een voorstel tot wijziging van de verordening. *De Commissie kan worden bijgestaan door onafhankelijke deskundigen die alle belangrijke parameters zullen beoordelen die van invloed zijn op de bevordering van alternatieve aandrijflijnen. In dit verslag komen onder andere de volgende onderwerpen aan de orde:*

*– de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden, met inbegrip van een beoordeling van de levenscyclus van voertuigen en het effect van emissies van bron tot wiel in het geval van brandstoffen;*

*– de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>29</sup> verslag is uitgebracht.*

*Bij het opstellen van dit verslag neemt de Commissie de volgende indicatoren in aanmerking:*

*– het gamma beschikbare voertuigen (door batterijen aangedreven elektrische voertuigen, plug-in hybride elektrische voertuigen, brandstofcelauto's enz.);*

*– olie-, brandstof- en energieprijzen.*

---

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

---

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

## Amendement 58

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen .

*Amendement*

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen ***en daarin onder meer het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen en teledetectie wordt geregeld.***

## Amendement 59

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Uiterlijk 31 december 2019 herziet de Commissie Richtlijn 1999/94/EG en dient zij zo nodig een relevant voorstel in om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik, CO<sub>2</sub>-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht.***

## Amendement 60

### Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Specifieke emissiedoelstelling vanaf **2025**

Specifieke emissiedoelstelling vanaf **2030**

## Amendement 61

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 3 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

specific emissions reference target =  
de voor 2025 tot en met 2029  
overeenkomstig punt 6.2.1 en vanaf 2030  
overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde  
specifieke CO<sub>2</sub>-  
emissiereferentiedoelstelling;

*Amendement*

specific emissions reference target =  
de vanaf 2030 overeenkomstig  
punt 6.2 bepaalde specifieke CO<sub>2</sub>-  
emissiereferentiedoelstelling;

## Amendement 62

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 3 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

ZLEV factor =  $(1+y-x)$ , tenzij deze  
som groter is dan 1,15 of kleiner is dan 1,0;  
in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op 1,15 of 1,0  
vastgesteld;

## Amendement 63

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

y = het aandeel emissiearme en  
emissievrije voertuigen in het wagenpark  
van voor het eerst geregistreerde  
personenauto's van de fabrikant, berekend  
als het totale aantal emissiearme en  
emissievrije voertuigen, waarbij elk  
voertuig als  $ZLEV_{specific}$  wordt geteld  
overeenkomstig de onderstaande formule,  
gedeeld door het totale aantal in het  
relevante kalenderjaar geregistreerde  
personenauto's;

*Amendement*

y = het aandeel emissiearme en  
emissievrije voertuigen in het wagenpark  
van voor het eerst geregistreerde  
personenauto's van de fabrikant, berekend  
als het totale aantal emissiearme en  
emissievrije voertuigen, waarbij elk  
voertuig als  $ZLEV_{specific}$  wordt geteld  
overeenkomstig de onderstaande formule,  
gedeeld door het totale aantal in het  
relevante kalenderjaar geregistreerde  
personenauto's;  $ZLEV_{specific} = 1 - [(specific$

#### **Amendement 64**

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

##### **Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*nihil*

*Schrappen*

#### **Amendement 65**

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

##### **Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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

x = *vanaf 2030 20 %.*

#### **Amendement 66**

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

##### **Bijlage I – deel B – punt 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

4. Voor de kalenderjaren 2021 tot en met **2024** wordt de specifieke emissiedoelstelling voor een fabrikant als volgt berekend:

4. Voor de kalenderjaren 2021 tot en met **2029** wordt de specifieke emissiedoelstelling voor een fabrikant als volgt berekend:

#### **Amendement 67**

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

##### **Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

6.3. Specifieke emissiedoelstellingen vanaf **2025**

6.3. Specifieke emissiedoelstellingen vanaf **2030**

## Amendement 68

### Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### **6.3.1. 2025 tot en met 2029**

**Schrappen**

***De specifieke emissiedoelstelling =  
(specific emissions reference target –  
( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2025</sub>)) · ZLEV  
factor***

***waarbij:***

***specific emissions reference target =  
de voor de fabrikant  
overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde  
specifieke emissiereferentiedoelstelling;***

***$\emptyset_{\text{targets}}$  = het naar het aantal voor het  
eerst geregistreerde lichte  
bedrijfsvoertuigen van elke individuele  
fabrikant gewogen gemiddelde van alle  
overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde  
specifieke emissiereferentiedoelstellingen;***

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

***waarbij:***

***y = het aandeel emissiearme en  
emissievrije voertuigen in het wagenpark  
van voor het eerst geregistreerde lichte  
bedrijfsvoertuigen van de fabrikant,  
berekend als het totale aantal emissiearme  
en emissievrije voertuigen, waarbij elk  
voertuig als  $ZLEV_{\text{specific}}$  wordt geteld  
overeenkomstig de onderstaande formule,  
gedeeld door het totale aantal in het  
relevante kalenderjaar geregistreerde  
lichte bedrijfsvoertuigen;***

***nihil***

***x = 15 %.***



## Amendement 69

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De specifieke emissiedoelstelling =  
(specific emissions reference target –  
( $\phi_{\text{targets}} - \text{EU fleet-wide target}_{2030}$ )) · ZLEV  
factor

De specifieke emissiedoelstelling =  
specific emissions reference target · ZLEV  
factor

## Amendement 70

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 3 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

$\phi_{\text{targets}}$  = *het naar het aantal voor het  
eerst geregistreerde lichte  
bedrijfsvoertuigen van elke individuele  
fabrikant gewogen gemiddelde van alle  
overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde  
specifieke emissiereferentiedoelstellingen;*

*Schrappen*

## Amendement 71

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 3 – alinea 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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

ZLEV factor =  $(1+y-x)$ , tenzij deze  
som groter is dan 1,15 of kleiner is dan 1,0;  
in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op 1,15 of 1,0  
vastgesteld;

## Amendement 72

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 4 – alinea 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

x = 30 %

x = 15 %

### **Amendement 73**

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

#### **Bijlage II – deel A – punt 1 – alinea 1 – letter t bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*t bis) CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van de voertuigfamilie, indien beschikbaar.*

## PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	Emissienormen voor nieuwe personenauto's en voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (herschikking)
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	ENVI 5.2.2018
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	TRAN 5.2.2018
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Karima Delli 16.1.2018
<b>Behandeling in de commissie</b>	25.4.2018
<b>Datum goedkeuring</b>	10.7.2018
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 23 -: 18 0: 2
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)</b>	Anna Hedh

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>23</b>	<b>+</b>
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

<b>18</b>	<b>-</b>
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

<b>2</b>	<b>0</b>
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding