|  |  |
| --- | --- |
| Europees Parlement  2014-2019 |  |

<Commission>{TRAN}Commissie vervoer en toerisme</Commission>

<RefProc>2018/0143</RefProc><RefTypeProc>(COD)</RefTypeProc>

<Date>{10/10/2018}10.10.2018</Date>

<TitreType>ADVIES</TitreType>

<CommissionResp>van de Commissie vervoer en toerisme</CommissionResp>

<CommissionInt>aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid</CommissionInt>

<Titre>inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen </Titre>

<DocRef>(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))</DocRef>

Rapporteur voor advies: <Depute>Henna Virkkunen</Depute>

PA\_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Mobiliteit is een noodzaak: mensen en goederen zijn meer dan ooit mobiel, en deze tendens zal zich in de toekomst doorzetten. Het goederenvervoer zal tegen 2050 naar verwachting met 60 % toenemen ten opzichte van 2010 doordat toeleveringsketens steeds meer op wereldschaal functioneren. De mobiliteitssector speelt een belangrijke rol in de Europese economie en samenleving. Het goederenvervoer over de weg is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de broeikasgasemissies, en aangezien de EU ambitieuze klimaatdoelstellingen nastreeft, moeten deze emissies de komende tijd verminderd worden. Daarvoor is een reeks oplossingen nodig, die haalbaar en realistisch zijn, en die ondersteund worden door een stabiel en voorspelbaar regelgevingskader. Uw rapporteur is bijgevolg van oordeel dat het belangrijk is de CO2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen op Europees niveau te reguleren om marktversnippering en verschillende handhavingssystemen in de Unie te vermijden.

Uw rapporteur meent dat een goed evenwicht gevonden moet worden tussen ambitieuze emissiedoelstellingen voor de vervoerssector, de bevordering van innovatie in de automobielsector in de EU, de versterking van het mededingingsvermogen van Europa, en het scheppen van hooggekwalificeerde banen. Uw rapporteur is ervan overtuigd dat de voorgestelde CO2-emissiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen ambitieus maar realistisch zijn. Aangezien de kostprijs van brandstof een groot deel van de kostprijs van de werking van zware bedrijfsvoertuigen uitmaakt, zijn de doelstellingen relatief efficiënt en ingegeven door economische overwegingen. Een duidelijk signaal om de efficiëntie verder te verbeteren, zal er echter toe leiden dat in onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen nadruk gelegd kan worden op efficiëntiewinst voor deze voertuigen, en bijgevolg ook de vermindering van hun emissies.

Bovendien zijn in de toekomst verschillende maatregelen nodig voor de wegvervoerssector, onder meer met betrekking tot digitalisering, automatisering, alternatieve brandstoffen, wegeninfrastructuur en voertuigtechnologie, om een alomvattende aanpak te creëren voor de terugdringing van emissies in deze sector. De wetgeving in dit verband moet een duidelijk pad creëren, ondubbelzinnig zijn, en de juiste stimulansen bieden om de investeringsstabiliteit op lange termijn in de sector mogelijk te maken.

Aangezien het voor uw rapporteur duidelijk is dat de oplossingen om CO2-emissiereducties van zware bedrijfsvoertuigen te verwezenlijken uit verschillende hoeken komen, is het cruciaal om een technologieneutrale aanpak te kiezen, ook opdat nieuwe technologieën in de toekomst tijdig kunnen worden ingezet. Alle inspanningen van marktdeelnemers om emissies terug te dringen moeten beloond en gestimuleerd worden. Hernieuwbare brandstoffen en energiebronnen zijn een efficiënte manier om emissies te verminderen. Om dit in aanmerking te nemen, en om een nauwkeuriger beoordeling van de broeikasgasemissies van zware bedrijfsvoertuigen te verzekeren, moet de Europese Commissie tegen 2022 een methode vaststellen om de emissies van bron tot wiel te berekenen, en zodra deze is ingevoerd, waar nodig de wetgeving herzien. Een ander fundamenteel probleem dat verband houdt met de terugdringing van emissies van zware bedrijfsvoertuigen in de toekomst is de beschikbaarheid van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, aangezien dit van essentieel belang zal zijn voor de overgang naar verschillende nieuwe voertuigtechnologieën.

Deze verordening heeft tot doel de energie-efficiëntie van voertuigen, met name zware bedrijfsvoertuigen, te verbeteren, maar emissiereducties kunnen ook worden bereikt door oplossingen te ontwikkelen zoals optimalisatie van de belading, platooning, rijhulpsystemen, opleidingen voor bestuurders, het bieden van stimulansen voor modernisering en vernieuwing van het voertuigenbestand, en investeringen voor de ontwikkeling en het onderhoud van infrastructuur.

Het voorstel van de Commissie omvat vier categorieën, die 65-70 % van de markt zouden vertegenwoordigen. De vraag is dus wat de mogelijke gevolgen voor de naleving zijn voor de voertuigen die niet onder deze verordening vallen. Hoewel uw rapporteur begrijpt deze verordening niet voor alle zware bedrijfsvoertuigen moet gelden, moet verduidelijkt worden dat het nieuwe regelgevingskader geen negatieve gevolgen heeft voor de markttoegang van die voertuigen.

AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

<RepeatBlock-Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 3</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 201721, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast te maken om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. ***Dit vergt de*** volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, ***vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO2-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.*** | (3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 201721, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en het mobiliteitssysteem schoner***, duurzamer*** en beter aangepast te maken om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. ***Om een goed evenwicht te vinden tussen het versterken van de inspanningen om de CO2-emissies en de luchtvervuiling terug te dringen, de innovatie in de EU-automobielsector te stimuleren en het mededingingsvermogen van de Unie te versterken, is de*** volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden ***vereist.*** |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 21 Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final. | 21 Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 4 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(4 bis)*** ***Derhalve moeten voor 2025 en 2030 CO2-emissiereductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoersector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 en daarna. Deze stapsgewijze benadering geeft de industrie 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.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 8 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(8 bis)*** ***Gezien de verwachte toename tot 9 % van het aandeel emissies van zware bedrijfsvoertuigen en het feit dat er op dit ogenblik geen CO2-reductievereisten zijn voor zware bedrijfsvoertuigen, zijn er voor deze categorie voertuigen specifieke maatregelen nodig.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 9</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (9) Om ervoor te zorgen dat het energie-efficiëntiepotentieel ten volle wordt benut en dat de wegvervoersector als geheel bijdraagt tot de overeengekomen broeikasgasemissiereducties, is het passend de reeds bestaande CO2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te vullen door CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Deze normen zullen een drijvende kracht zijn voor innovatie in brandstofefficiënte technologieën, waarmee de technologische voortrekkersrol van de fabrikanten en leveranciers van de Unie wordt versterkt. | (9) Om ervoor te zorgen dat het energie-efficiëntiepotentieel ten volle wordt benut en dat de wegvervoersector als geheel bijdraagt tot de overeengekomen broeikasgasemissiereducties, is het passend de reeds bestaande CO2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te vullen door CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Deze normen zullen een drijvende kracht zijn voor innovatie in brandstofefficiënte technologieën, waarmee de technologische voortrekkersrol van de fabrikanten en leveranciers van de Unie wordt versterkt ***en op lange termijn hooggeschoolde banen worden geschept***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 10</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (10) Aangezien klimaatverandering een grensoverschrijdend probleem is, en vanwege de noodzaak een goed functionerende eengemaakte markt voor wegvervoersdiensten en zware bedrijfsvoertuigen te waarborgen, is het passend op het niveau van de Unie CO2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Die normen moeten het mededingingsrecht onverlet laten. | (10) Aangezien klimaatverandering een grensoverschrijdend probleem is, en vanwege de noodzaak een goed functionerende eengemaakte markt voor wegvervoersdiensten en zware bedrijfsvoertuigen te waarborgen ***en marktversnippering te vermijden***, is het passend op het niveau van de Unie CO2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Die normen moeten het mededingingsrecht onverlet laten. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 11 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(11 bis)*** ***Er dient rekening te worden gehouden met de door zware bedrijfsvoertuigen te verwezenlijken emissiereductieniveaus en de vervangingstijd van het wagenpark.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 12 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(12 bis)*** ***Benadrukt dat de meeste vrachtvervoerondernemers in de EU kmo's zijn en slechts beperkte toegang hebben tot financiering. Toekomstige oplossingen moeten derhalve kostenefficiënt en evenwichtig zijn. Een sterke stimulansstructuur en EU-financieringsmechanismen zijn van essentieel belang om de introductie van zuinigere voertuigen te ondersteunen.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 13</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd. | (13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met ***en stimulansen te bieden voor*** de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden ***ontwikkeld en*** geactualiseerd ***om alle beschikbare brandstofbesparende technologieën in aanmerking te nemen, zoals zelfrijdende vrachtwagenkonvooien, alsook de verbeteringen van niet-gelede vrachtwagens, aanhangwagens en opleggers op de markt.*** ***Gezien de sleutelrol die deze nieuwe technologieën spelen in de vermindering van CO2-emissies door de vervoersector, is tijdige en algehele actualisering van de simulatietool VECTO een essentiële factor in de vermindering van de CO2-uitstoot door zware bedrijfsvoertuigen. Deze actualisering moet jaarlijks plaatsvinden teneinde VECTO in lijn te houden met de nieuwste technologieën, en de Europese instellingen moeten hiervoor voldoende financiële middelen beschikbaar stellen. De Commissie presenteert ieder jaar een digitaal geactualiseerde lijst met de in VECTO opgenomen technologieën, inclusief bijbehorende tijdlijn, en maakt deze lijst voor het publiek toegankelijk.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 15</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO2-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen in 2019, die de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelt. De doelstelling voor 2030 moet als streefdoel worden beschouwd en de uiteindelijke doelstelling moet worden bepaald op basis van een in 2022 uit te voeren beoordeling, aangezien er meer onzekerheden zijn over de toepassing van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn. | (15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO2-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen in 2019, die de toepassing van direct beschikbare ***en toegankelijke*** kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelt. De doelstelling voor 2030 moet als streefdoel worden beschouwd en de uiteindelijke doelstelling moet worden bepaald op basis van een in 2022 uit te voeren beoordeling, aangezien er meer onzekerheden zijn over de toepassing van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 15 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(15 bis) De berekening van de CO2-uitstoot moet gebaseerd zijn op de emissies van bron tot wiel om rekening te houden met de milieuprestaties van de brandstof of de energie en het eindgebruik in voertuigen. Door een dergelijke aanpak worden de milieuprestaties van voertuigen op een realistischere manier beoordeeld. De Commissie moet dus tegen 1 januari 2022 een methode ontwikkelen voor het registreren van de emissies van bron tot wiel, en, indien nodig, voorstellen om de doelstellingen van deze verordening dienovereenkomstig aan te passen in het kader van de in artikel 13 van deze verordening bedoelde herziening.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 16</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (16) Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof voor diesel beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen. De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de CO2-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO2-emissies in vergelijking met dieselvoertuigen. Het CO2-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. | (16) ***Er zijn reeds verschillende alternatieve brandstoffen beschikbaar op de markt.*** Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof voor diesel beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen. ***Ook op waterstof gebaseerde technologieën bieden belangwekkende onderzoeks- en ontwikkelingsmogelijkheden, vooral wanneer de energie om deze voort te brengen afkomstig is uit hernieuwbare en duurzame bronnen.*** De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de CO2-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO2-emissies in vergelijking met dieselvoertuigen. ***Op middellange tot lange termijn zorgt gebruik van vloeibaar biogas (liquified biogas, lbg) voor een aanzienlijke CO2-emissievermindering in het zwaar transport.*** Het CO2-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO***. In de toekomst moeten in VECTO ook andere duurzame alternatieve brandstoffen in aanmerking worden genomen***. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 16 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(16 bis)*** ***Alternatieve brandstoffen, in het bijzonder synthetische en geavanceerde hernieuwbare brandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, onder s) en ee), van Richtlijn [xxx/xx] [2016/0382(COD)] kunnen een cruciale rol spelen voor het koolstofvrij maken van de vervoersector op lange termijn. Om voor deze brandstoffen tot concurrerende prijzen te komen, zijn technologische ontwikkeling en grootschalige industriële productie van essentieel belang. Door de toekenning van CO2-kredieten voor deze brandstoffen in het kader van deze verordening wordt dit proces verder aangemoedigd.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 16 ter (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(16 ter)*** ***De invoering van op platooning gebaseerde technologieën zal bijdragen aan de vermindering van het brandstofverbruik en CO2-emissies, aangezien ze het brandstofverbruik van vrachtwagens en de CO2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen aanmerkelijk beperken.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 16 quater (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(16 quater) Om de decarbonisering van het vervoer mogelijk te maken, moet in deze verordening rekening worden gehouden met de in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2014/94 van het Europees Parlement en de Raad opengenomen alternatieve brandstoffen. Alternatieve brandstoffen die al op de markt zijn, moeten vanaf het begin worden opgenomen in de regelgeving inzake de CO2-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen. Deze verordening moet het mogelijk maken om nieuwe generaties van brandstoffen onverwijld in aanmerking te nemen. Door rekening te houden met alternatieve brandstoffen in de CO2-emissies en het brandstofverbruik worden voertuigfabrikanten aangemoedigd om voertuigen op de markt te brengen die op een alternatieve brandstof rijden, en worden brandstofleveranciers aangemoedigd om de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen op de markt te verbeteren. In de openbare raadpleging van de Commissie, was 83 % van de belanghebbenden er volledig mee eens of grotendeels mee eens dat ook alternatieve brandstoffen moesten meegerekend worden in de CO2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 19</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (19) Er moet worden gezorgd voor een eerlijke verdeling van de totale reductievereisten onder de fabrikanten, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van zware bedrijfsvoertuigen wat betreft hun ontwerp en rijpatroon, jaarlijks afgelegde afstand, belasting en configuratie van de aanhangwagen. Het is derhalve passend de zware bedrijfsvoertuigen te onderscheiden naar de verschillende en aparte subgroepen voertuigen die het typische gebruikspatroon en de specifieke technische kenmerken van de voertuigen weerspiegelen. Door jaarlijkse fabrikantspecifieke doelstellingen vast te stellen als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep bepaalde doelstellingen, krijgen de fabrikanten ook de middelen om een mogelijk mindere prestatie van voertuigen in bepaalde subgroepen doeltreffend te compenseren met een betere prestatie in andere subgroepen voertuigen, rekening houdend met de gemiddelde CO2-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen. | (19) Er moet worden gezorgd voor een eerlijke verdeling van de totale reductievereisten onder de fabrikanten, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van zware bedrijfsvoertuigen wat betreft hun ontwerp en rijpatroon, jaarlijks afgelegde afstand, belasting en configuratie van de aanhangwagen. Het is derhalve passend de zware bedrijfsvoertuigen te onderscheiden naar de verschillende en aparte subgroepen voertuigen die het typische gebruikspatroon en de specifieke technische kenmerken van de voertuigen weerspiegelen. Door jaarlijkse fabrikantspecifieke doelstellingen vast te stellen als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep bepaalde doelstellingen, krijgen de fabrikanten ook de middelen om een mogelijk mindere prestatie van voertuigen in bepaalde subgroepen doeltreffend te compenseren met een betere prestatie in andere subgroepen voertuigen, rekening houdend met de gemiddelde CO2-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen***, zodat het beginsel van "de vervuiler betaalt" wordt gerespecteerd.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 20</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (20) Op basis van de gemiddelde CO2-emissies van een fabrikant wordt beoordeeld of hij zijn jaarlijkse specifieke doelstellingen naleeft. Bij de bepaling van de gemiddelde specifieke emissies moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken die in de doelstellingen van de verschillende subgroepen tot uitdrukking komen. Bijgevolg moeten de gemiddelde specifieke CO2-emissies van een fabrikant worden gebaseerd op de voor elke subgroep bepaalde gemiddelde emissies, gewogen voor hun veronderstelde gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en gemiddelde belasting, die de totale CO2-emissies gedurende de levensduur weerspiegelen. Wegens het beperkte reductiepotentieel van werkvoertuigen worden die voertuigen niet in aanmerking genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies. | (20) Op basis van de gemiddelde CO2-emissies van een fabrikant wordt beoordeeld of hij zijn jaarlijkse specifieke doelstellingen naleeft. Bij de bepaling van de gemiddelde specifieke emissies moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken die in de doelstellingen van de verschillende subgroepen tot uitdrukking komen. Bijgevolg moeten de gemiddelde specifieke CO2-emissies van een fabrikant worden gebaseerd op de voor elke subgroep bepaalde gemiddelde emissies, gewogen voor hun veronderstelde gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en gemiddelde belasting, die de totale CO2-emissies gedurende de levensduur weerspiegelen. Wegens het beperkte reductiepotentieel van werkvoertuigen worden die voertuigen niet in aanmerking genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies***, tenzij het gaat om emissiearme of emissievrije voertuigen.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 21</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (21) Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken, een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen26. | (21) Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken ***en te bevorderen,*** een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen26. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 26 Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5). | 26 Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5). |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 22</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO2-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende besparingen een maximumwaarde gelden. | (22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO2-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende besparingen een maximumwaarde gelden. ***Gelet op de moeilijkheden bij het ontwikkelen van emissievrije en emissiearme langeafstandsvoertuigen moet deze maximumwaarde niet gelden voor voertuigen met een bereik van meer dan 400 km.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 24</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (24) Ook kleine vrachtauto's, bussen en touringcars die niet aan de CO2-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars. | (24) Ook kleine vrachtauto's, bussen en touringcars die niet aan de CO2-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars.***Aangezien de rechtspersonen die bij een en dezelfde fabrikant verantwoordelijk zijn voor de productie van bussen, touringcars en vrachtwagens, kunnen verschillen, moet een "groep van onderling verbonden fabrikanten", als omschreven in Verordening (EU) nr. 510/2011 als fabrikant kunnen optreden.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 30</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt. | (30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt. ***Consumenten en het publiek in het algemeen hebben er belang bij te weten welke fabrikanten voldoen aan de nieuwe emissienormen en welke niet.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 31</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (31) Voor het behalen van de CO2-reducties krachtens deze verordening is het essentieel dat de CO2-emissies van de in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen in overeenstemming zijn met de krachtens Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening vastgestelde bepaalde waarden. Daarom moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met door typegoedkeuringsinstanties geconstateerde systematische non-conformiteit met betrekking tot de CO2-emissies van in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen. | (31) Voor het behalen van de CO2-reducties krachtens deze verordening is het essentieel dat de CO2-emissies van de in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen ***op de weg*** in overeenstemming zijn met de krachtens Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening vastgestelde bepaalde waarden. Daarom moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met door typegoedkeuringsinstanties geconstateerde systematische non-conformiteit met betrekking tot de CO2-emissies van in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen ***op de weg.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Overweging 34</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (34) De Commissie moet in 2022 een beoordeling verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO2-emissienormen, en met name het niveau van de in 2030 te behalen verminderingen, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO2-emissiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die beoordeling moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties die het standaardgewicht en de standaardafmetingen die voor nationaal vervoer gelden, overschrijden, bijvoorbeeld modulaire concepten. | (34) De Commissie moet in 2022 een beoordeling verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO2-emissienormen, en met name het niveau van de in 2030 te behalen verminderingen, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO2-emissiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die beoordeling moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties die het standaardgewicht en de standaardafmetingen die voor nationaal vervoer gelden, overschrijden, bijvoorbeeld modulaire concepten. ***In het geval van modulaire systemen moeten de vrachtwagens, wanneer zij voor hogecapaciteitsvervoer worden gebruikt, overeenkomstig Richtlijn 719/20151 bis duidelijk identificeerbaar zijn aan de hand van technische criteria en de Commissie dient de door deze vorm van zwaar vervoer behaalde CO2-winst te erkennen. De Commissie moet omschakelen op een "van bron tot wiel"-methode voor de doelstellingen voor de periode na 2022. Tevens moeten "bron tot wiel"- en levenscyclusemissies van CO2 van zware bedrijfsvoertuigen worden gemonitord en transparant worden gemaakt.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis*** ***Richtlijn (EU) 2015/719 van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, PB L 115 van 6.5.2015.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – alinea 1 – letter h</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***h)*** "werkvoertuig": een niet voor de levering van ***goederen*** bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, ***waarvoor de CO2-emissies en*** het ***brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt***2***.1*** van bijlage***I*** bij ***deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595***/***2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening***; | (h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van ***consumptiegoederen*** bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, ***waaraan op*** het ***moment van registratie een carrosseriecode overeenkomstig aanhangsel*** 2 van bijlage ***II*** bij ***Richtlijn 2007***/***46/EC is toegewezen***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – alinea 1 – letter i bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***i bis)*** ***Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt onder "een groep van onderling verbonden fabrikanten" verstaan: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen. Met betrekking tot een fabrikant wordt onder "verbonden ondernemingen" verstaan:*** |
|  | ***a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:*** |
|  | ***i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen, of*** |
|  | ***ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de raad van bestuur of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, of*** |
|  | ***iii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;*** |
|  | ***b) ondernemingen die direct of indirect de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden over de fabrikant hebben;*** |
|  | ***c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld onder b) direct of indirect de onder a) genoemde rechten of bevoegdheden heeft;*** |
|  | ***d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer onder a), b) of c) vermelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder a), b) of c) vermelde ondernemingen samen de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben;*** |
|  | ***e) ondernemingen waarbij de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van de fabrikant of een of meer van de onder a) tot en met d) vermelde met hem verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – alinea 1 – letter k</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO2-emissies die minder dan ***350 g*** ***CO2/km*** bedragen ***zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1*** van ***bijlage I***; | k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO2-emissies die minder dan ***35*** ***%*** bedragen ***van de uit de uitgangswaarden van 2019 voortvloeiende referentiewaarde voor elke subgroep*** van ***voertuigen***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – alinea 1 – letter n bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***n bis)*** ***"CO2-correctiefactor": deze factor is gelijk aan het bij tankstations verkochte, op Europees niveau gecertificeerde aandeel hernieuwbaar gas.*** |

<TitreJust> </TitreJust>

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – alinea 1 – letter a</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| a) de krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] gerapporteerde gegevens voor de in het betrokken jaar geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen; | a) de krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] gerapporteerde gegevens voor de in het betrokken jaar geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen, ***tenzij het gaat om emissiearme of emissievrije voertuigen***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – alinea 1 – letter b bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***b bis)*** ***de door synthetische en geavanceerde hernieuwbare brandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, letter s) en ee), van Richtlijn [xxx/xx] [2016/0382(COD)] behaalde CO2-winst, mits de fabrikanten de brandstoffen op vrijwillige basis op de markt introduceren en de behaalde winst niet wordt verrekend met andere verplichtingen tot vermindering van de CO2-uitstoot.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – alinea 1 – letter b ter (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***b ter) de CO2-correctiefactor (CCF), die kan worden berekend aan de hand van de volgende formule: CCF = nationaal aandeel (%) aan duurzame hernieuwbare energie/10. Dit zal afzonderlijk worden berekend voor dieselvoertuigen en voertuigen met methaan, en de verkochte brandstoffen per kalenderjaar. De Commissie moet de invoering van de CO2-correctiefactor stimuleren, die zal leiden tot de toepassing van de bron-tot-wielmethodologie.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>30</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – lid 2 – letter a</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig ***telt*** als twee voertuigen; | a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig ***wordt al naargelang zijn actieradius meerdere keren geteld:*** als twee voertuigen ***als het een actieradius van minder dan 100 km heeft, als drie, vier respectievelijk vijf voertuigen indien het een actieradius van ten minste 100 km, 200 km of 400 km heeft***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>31</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – lid 2 – letter b</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO2-emissies ervan en de emissiedrempel van ***350 g CO2/km***. | b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO2-emissies ervan en de emissiedrempel ***die is vastgesteld op 35 % onder de uit de uitgangswaarden van 2019 voortvloeiende referentiewaarde voor elke subgroep van voertuigen***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>32</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – lid 3</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de ***in artikel 2, lid 1***, ***tweede alinea, bedoelde categorieën tot die factor*** kan ***de gemiddelde specifieke emissies*** van ***een fabrikant met hoogstens 1,5 % verlagen***. | 3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage van emissievrije ***en emissiearme*** zware bedrijfsvoertuigen van de ***categorie lange afstand***, ***met een bereik boven 400 km,*** kan van ***de maximumwaarde worden vrijgesteld***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>33</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – lid 1 – alinea 1</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (Bijdrage voor overtollige emissies) = (Overtollige emissies x ***6 800*** EUR/gCO2/tkm) | (Bijdrage voor overtollige emissies) = (Overtollige emissies x ***570*** EUR/gCO2/tkm) |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>34</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – lid 4</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. | 4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. ***Die bijdragen worden uitsluitend gebruikt ter ondersteuning van in nauwe samenwerking met de sociale partners uitgevoerde programma's, ter bevordering van de rechtvaardige overgang van de automobielsector naar emissievrije mobiliteit en ter bevordering van innovatieve oplossingen die de snelle inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen stimuleren.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>35</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 11 – lid 2</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste niet-persoonsgebonden gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO2-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen. | 2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste niet-persoonsgebonden gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, ***publiek*** beschikbaar zijn over de werkelijke CO2-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen***, op basis van een normalisering van bestaande gegevensverzamelingssystemen die verschillende soorten gebruik omvatten.*** ***Zij moet de uitvoerbaarheid evalueren van CO2-emissietests in reële rijomstandigheden met gebruikmaking van draagbare emissiemeetsystemen (PEMS).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>36</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 11 – lid 2 bis (nieuw)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***2 bis.*** ***Actualiseren van de simulatietool ("VECTO"). De Commissie actualiseert jaarlijks het simulatie-instrument VECTO, zoals beschreven in Verordening (EU) nr. 2017/2400, om rekening te houden met de invoering van brandstofbesparende technologieën, met inbegrip van het gebruik van zelfrijdende vrachtwagens, en met verbeteringen aan aanhangwagens, opleggers en niet-gelede carrosserieën. Bij de actualiseringen moet rekening worden gehouden met discrepanties tussen de resultaten van VECTO en reële CO2-emissies in het wegvervoer.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>37</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – lid 1 – inleidende formule</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 1. Om ervoor te zorgen dat de technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de specifieke emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, ***is*** de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de volgende bepalingen van de bijlagen I en II te wijzigen: | 1. Om ervoor te zorgen dat de technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de specifieke emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, ***zal*** de Commissie ***de VECTO-simulatietool jaarlijks actualiseren en is ze*** bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de volgende bepalingen van de bijlagen I en II te wijzigen: |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>38</NumAm>

<DocAmend>Voorstel voor een verordening</DocAmend>

<Article>Artikel 13 – alinea 1</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 vast te stellen CO2-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO2-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG30 vastgestelde doelstellingen, en het CO2-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening. | De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ***methode voor de berekening van emissies van bron tot wiel, de*** ingevolge artikel 1 vast te stellen CO2-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO2-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens ***en Europese modulaire systemen. De Commissie brengt verslag uit over de vooruitgang bij de totstandbrenging van een representatieve methodologie voor de berekening van levenscyclusemissies***. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, ***met inbegrip van hun definitie, en tegelijkertijd*** rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG30 vastgestelde doelstellingen, en het CO2-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening. ***Voor dit verslag beoordeelt de Commissie alle belangrijke parameters die van invloed zijn op de snelheid van de marktintroductie van alternatieve aandrijvingen, door de volgende indicatoren in aanmerking te nemen:*** |
|  | ***·uitbreiding van de oplaadinfrastructuur;*** |
|  | ***·het gehele scala van beschikbare voertuigen (voertuigen met accuvoeding, plug-in hybride elektrische voertuigen, brandstofcelvoertuigen enz.);*** |
|  | ***·gemiddelde olie- en brandstofprijzen;*** |
|  | ***·hoogte van subsidies en niet-financiële stimulansen;*** |
|  | ***·niveau van openbare aanbestedingen enz.*** |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 30 Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU | 30 Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU |

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Titel** | CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen | | | |
| **Document- en procedurenummers** | COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD) | | | |
| **Bevoegde commissie**         Datum bekendmaking | ENVI  5.7.2018 |  |  |  |
| **Advies uitgebracht door**         Datum bekendmaking | TRAN  5.7.2018 | | | |
| **Rapporteur voor advies**         Datum benoeming | Henna Virkkunen  3.7.2018 | | | |
| **Behandeling in de commissie** | 6.9.2018 | 8.10.2018 |  |  |
| **Datum goedkeuring** | 9.10.2018 |  |  |  |
| **Uitslag eindstemming** | +:  –:  0: | 37  8  2 | | |
| **Bij de eindstemming aanwezige leden** | Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel | | | |
| **Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers** | Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen | | | |
| **Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)** | Nicola Danti, Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan | | | |

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING  
IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

|  |  |
| --- | --- |
| **37** | **+** |
| ALDE  ECR  ENF  PPE  S&D | Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička  Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski  Georg Mayer  Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp  Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth,Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel |
| **8** | **-** |
| EFDD  GUE/NGL  VERTS/ALE | Daniela Aiuto , Jill Seymour  Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu  Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor |

|  |  |
| --- | --- |
| **2** | **0** |
| ECR  ENF | Peter van Dalen  Marie-Christine Arnautu, |

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding