



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie industrie, onderzoek en energie

2012/0190(COD)

20.3.2013

ADVIES

van de Commissie industrie, onderzoek en energie

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Rapporteur voor advies(*): Fiona Hall

(*) Medeverantwoordelijke commissie – artikel 50 van het Reglement

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Op 11 juli 2012 presenteerde de Commissie haar voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 houdende het kader voor de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe auto's tot 2020. De wijziging behelst de modaliteiten zonder dewelke de doelstelling van 95g CO₂/km voor de tweede periode tot 2020 niet in werking kan treden.

Modaliteiten zijn uitvoeringsaspecten die bepalen hoe de emissiedoelstelling wordt bereikt. Het voorstel van de Commissie laat de meeste modaliteiten ongewijzigd, met uitzondering van de volgende elementen:

- voor auto's die minder dan 35g CO₂/km uitstoten, worden tussen 2020 en 2023 superkredieten ingevoerd met een vermenigvuldigingsfactor van 1,3 en gelimiteerd tot een cumulatief aantal van 20 000 voertuigen per fabrikant gedurende de looptijd van de regeling;
- de 'niche'-afwijkingsdoelstelling voor 2020 wordt bijgewerkt en fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 ingeschreven nieuwe personenauto's produceren, hoeven niet aan de CO₂-doelstelling te voldoen;
- eco-innovaties blijven behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast.

Verder worden de procedurebepalingen voor het comité in overeenstemming gebracht met het Verdrag van Lissabon.

De rapporteur gaat in grote lijnen met de voorgestelde wijzigingen akkoord. Aangezien de meeste fabrikanten op schema liggen voor het bereiken van de in 2009 vastgestelde emissiedoelstellingen voor 2015 en 2020, zou het vreemd zijn nu vergaande wijzigingen aan te brengen aan de modaliteiten voor het verwezenlijken van de doelstelling van 95g CO₂/km voor 2020.

Een belangrijke zorg is de groter wordende kloof tussen de 'typegoedkeuringsemisies' en de daadwerkelijke emissies van nieuwe personenauto's, die volgens de Commissie mogelijk tusschen de 15 en 30 procent bedraagt. Dit verschil zit 'em vooral in de methoden die fabrikanten gebruiken voor het meten van CO₂-emissies volgens de bestaande testprocedure. Het is van primordiaal belang dit verschil aan te pakken; niet in de laatste plaats omdat reducties van CO₂-emissies zich direct vertalen in brandstofbesparingen voor de consument en lagere olie-importen.

De rapporteur zou tegen deze achtergrond graag zien dat de Commissie de testprocedure voor het meten van specifieke CO₂-emissies, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007, en de uitvoeringsbepalingen daarvan, ten laatste in 2014 wijzigt. Tegen januari 2015 zou de Commissie in staat moeten zijn de EU-testprocedure bij te werken. Deze bijwerking is een 'must', ongeacht of de wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) van UNECE dan af is of niet, aangezien zuinige auto's in het belang van de Europese consument zijn, los van de vraag of er op internationaal niveau vooruitgang wordt geboekt. De nieuwe WLTP-procedures zouden dan later in het EU-kader voor tests kunnen worden opgenomen en de CO₂-doelstellingen van afzonderlijke fabrikanten worden aangepast. De optie van het meten

van eco-innovaties buiten de testcyclus moet niet worden gehandhaafd wanneer de EU-testcyclus in 2015 wordt bijgewerkt.

Een gemiste kans is het feit dat het voorstel van de Commissie geen visie voor de periode ná 2020 bevat. Hoewel het misschien niet mogelijk is de technologische ontwikkelingen tussen 2020 en 2025 precies te voorspellen, kan het bedrijfsleven baat hebben bij een duidelijk politiek signaal. Daarom moet in deze verordening een doelstelling voor CO₂-emissies voor 2025 worden opgenomen. Dat geeft het bedrijfsleven voldoende 'aanlooptijd' en bovendien kan de doelstelling tussentijds aangepast worden om ervoor te zorgen dat zij op een maatschappelijk en economisch verantwoorde wijze kan worden gerealiseerd.

In de VS is reeds een doelstelling voor 2025 vastgesteld. Het komt erop neer dat Amerikaanse fabrikanten het brandstofverbruik van auto's tussen 2011 en 2025 gemiddeld met de helft moeten verminderen. Omdat de EU in de race voor schonere auto's een leidende rol moet blijven spelen, moet hier een vergelijkbaar ambitieuze doelstelling worden geformuleerd. Een reductie met 50% ten opzichte van de niveaus van 2011 komt neer op een doelstelling van minder dan 70g CO₂/km. De recentste studie van AEA-Ricardo (van 2012) concludeert dat een doelstelling van 70g CO₂/km het meest geëigend is voor 2025 en gaat ervan uit dat dit haalbaar is met slechts 7% voertuigen met een extreem lage uitstoot en ongeveer 20% hybride voertuigen.

Een doelstelling van 70g CO₂/km in 2025 zou betekenen dat de investeringen in de ontwikkeling van alternatieve aandrijflijnen worden gecontinueerd en zou resulteren in bijkomende groei en extra hoogwaardige werkgelegenheid in Europa. McKinsey denkt dat er tegen 2030 in de EU ongeveer 110 000 nieuwe banen in productie en O&O zullen zijn vanwege de noodzaak voertuigen te maken die brandstofefficiënter zijn. De Commissie erkent de voordelen van het gebruik van voetafdrukgegevens in plaats van massa als nutsparameter en het zou goed zijn voor de doelstelling voor 2025 op voetafdrukgegevens over te stappen en fabrikanten voor de periode tussen 2015 en 2020 de keuze te laten tussen massa en voetafdrukgegevens.

De rapporteur stelt tot slot voor een wijziging door te voeren in het artikel over superkredieten. Een zwak punt van superkredieten is dat zij autofabrikanten weliswaar aansporen meer voertuigen met extreem lage emissies te produceren, maar hen tegelijkertijd ruimte laten meer vervuilende auto's te verkopen, waarmee de CO₂-doelstelling wordt ondermijnd. De rapporteur stelt in plaats daarvan de invoering voor van een flexibel mandaat, vergelijkbaar met het mandaat voor koolstofarme voertuigen in Californië. Dit zal leiden tot een versnelde ontwikkeling en versneld gebruik van alternatieve aandrijflijnen, zoals elektrische batterijen en brandstofcellen, en tot adequate investeringen in ultralage-uitstoottechnologieën. Het creëert stimulansen voor 'early movers' doordat het hun gemiddelde CO₂-emissiedoelstellingen voor 2025 versoepelt en zorgt er tegelijkertijd voor dat fabrikanten die ervoor kiezen niet tot de vroegtijdige ontwikkeling van voertuigen met een ultra lage uitstoot bij te dragen na 2020 aanvullende verbeteringen zullen aanbrengen aan hun conventionele wagenpark.

De Commissie, de lidstaten en de regionale en plaatselijke autoriteiten moeten werken aan het in kaart brengen en uitwisselen van goede praktijken bij het stimuleren van voertuigen met

extreem lage emissiewaarden zodat de gezonde groei in de verkopen in een aantal Europese landen navolging vindt in alle lidstaten van de EU.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Indien doelstellingen te vaak worden gewijzigd, ontstaat er onzekerheid voor de automobiellindustrie en wordt het mondiale concurrentievermogen daarvan aangetast.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening

Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) Gelet op de controle van de naleving van de doelstelling van 95 g CO₂/km dient te worden verduidelijkt dat de CO₂-emissies nog steeds moeten worden gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen en innoverende

(2) Gelet op de controle van de naleving van de doelstelling van 95 g CO₂/km dient te worden verduidelijkt dat de CO₂-emissies nog steeds moeten worden gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen en innoverende

technologieën.

technologieën. *Studies in opdracht van de Commissie hebben echter aangetoond dat de testprocedures voor het meten van CO₂-emissies uit hoofde van die verordening het hanteren van flexibelere marges door fabrikanten niet zijn tegengegaan, wat heeft geleid tot ogenschijnlijk lagere CO₂-emissies die niet kunnen worden toegeschreven aan technologische verbeteringen en dus ook niet kunnen worden gehaald tijdens het rijden op de weg. Daarom moet Verordening (EG) nr. 715/2007 dringend worden herzien teneinde te waarborgen dat testprocedures het werkelijke CO₂-emissiegedrag van auto's weerspiegelen.*

Amendement 3

Voorstel voor een verordening

Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) De hoge, almaar stijgende prijzen van fossiele brandstoffen, en met name aardolie, plaatsen het economische herstel, de energiezekerheid en de betaalbaarheid van energie in Europa op de helling. Oliecrises kunnen leiden tot diepe recessies, een afname van het concurrentievermogen en een toename van de werkloosheid. Het afbouwen van onze afhankelijkheid van aardolie door onder meer de efficiëntie en duurzaamheid van nieuwe personenauto's en bestelwagens te verhogen, is dan ook een prioriteit.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Rekening houdend met de hoge onderzoeks- en ontwikkelingskosten en productiekosten per eenheid van zeer koolstofarme auto's van vroege generaties is het passend om, op voorlopige basis en in beperkte mate, het proces van de invoering ervan op de markt van de Unie in de eerste stadia van de commercialisering ervan te versnellen en te vergemakkelijken.

Amendement

(3) Rekening houdend met de hoge onderzoeks- en ontwikkelingskosten en productiekosten per eenheid van zeer koolstofarme auto's van vroege generaties is het passend om, op voorlopige basis en in beperkte mate, het proces van de invoering ervan op de markt van de Unie in de eerste stadia van de commercialisering ervan te versnellen en te vergemakkelijken.
De Commissie, de lidstaten en de regionale en plaatselijke autoriteiten dienen te werken aan het in kaart brengen en uitwisselen van goede praktijken bij het stimuleren van voertuigen met extreem lage emissiewaarden zodat de gezonde groei in de verkopen in een aantal Europese landen navolging vindt in alle lidstaten van de EU.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Rekening houdend met de onevenredige gevolgen die naleving van de specifieke emissiedoelstellingen voor de kleinste fabrikanten met zich zou meebrengen gezien het praktische nut van het voertuig, de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO₂-reductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, zijn fabrikanten die jaarlijks minder dan **500** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor buitenmatige emissies.

Amendement

(4) Rekening houdend met de onevenredige gevolgen die naleving van de specifieke emissiedoelstellingen voor de kleinste fabrikanten met zich zou meebrengen gezien het praktische nut van het voertuig, de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO₂-reductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, zijn fabrikanten die jaarlijks minder dan **1 000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor buitenmatige emissies.

Motivering

Producenten van kleine volumes hebben uitzonderingsregelingen aangevraagd via een ingewikkeld proces dat heel wat middelen vergt, ook van de Commissie. In de effectbeoordeling van de Commissie staat dat de invloed van deze fabrikanten op het milieu slechts marginaal is. Daarnaast staat de bovengrens van 500 voertuigen de economische ontwikkeling van deze kleine bedrijven in de weg; zij maken meer kans om financieel levensvatbaar te zijn als zij tot 1 000 voertuigen mogen produceren, zeker gezien de economische crisis.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(7) Om de automobiellindustrie in staat te stellen om langetermijninvesteringen te doen en te innoveren is het wenselijk informatie te verschaffen over de periode na 2020. **Dit moet gebeuren door het vaststellen van een doelstelling voor 2025**. Deze **doelstelling** dient gebaseerd te zijn op het vereiste reductiepercentage, in overeenstemming met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie, en **dient** de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reducerende technologieën voor voertuigen **te versterken**. Het is daarom wenselijk dat de Commissie **een verslag opstelt en doelstellingen voorstelt die afgestemd zijn op de kostenbesparende weg leidend naar het bereiken van de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie voor 2050 en die de leiderspositie van de Europese Unie op het vlak van brandstofefficiëntie en CO₂-emissies kunnen veiligstellen voor de toekomst. In dit verslag moet rekening worden gehouden met de CO₂-emissies gedurende de volledige levenscyclus van de auto's (met inbegrip van de productie en het einde van de levensduur)**.

Amendement 7
Voorstel voor een verordening

Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Rekening houdend met de grote hoeveelheid tijd die fabrikanten nodig hebben voor onderzoek en ontwikkeling, en teneinde investeerders de zekerheid te bieden die zij nodig hebben, is het van belang om een doelstelling voor 2025 vast te stellen.

Amendement 8
Voorstel voor een verordening

Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 ter) Aangezien consumenten enkel een goed geïnformeerde keuze kunnen maken als zij juiste, waarheidsgetrouwe informatie krijgen over de CO₂-emissies en het brandstofverbruik, die rechtstreeks met elkaar verband houden, moeten die parameters zo nauwkeurig mogelijk worden voorspeld. Momenteel verschillen de reële emissies van auto's en bestelwagens op de weg echter sterk van de waarden die uit de huidige testcyclus naar voren komen. Er moet daarom snel een verbeterde testcyclus worden ontwikkeld.

Amendement 9
Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8) In **de verordening** is bepaald dat de Commissie de testprocedures aan een

(8) In **Verordening (EG) nr. 443/2009** is bepaald dat de Commissie de

effectbeoordeling onderwerpt om deze in overeenstemming te brengen met de daadwerkelijke CO₂-emissies van auto's. **Dit geschiedt** via de ontwikkeling van de 'World Light Duty Test'-procedure in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, maar deze is nog niet afgerond. Daarom **zijn** in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009 emissiegrenswaarden voor 2020 **opgenomen** die gemeten zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008. **Wanneer de testprocedures worden** gewijzigd, moeten de in bijlage I opgenomen grenswaarden worden aangepast teneinde vergelijkbare strengheid te waarborgen voor de fabrikanten en voertuigcategorieën.

testprocedures aan een effectbeoordeling onderwerpt om deze in overeenstemming te brengen met de daadwerkelijke CO₂-emissies van auto's. **De huidige implementatie van de regelgevingsprocedure van de Unie voor het meten van specifieke CO₂-emissies leidt ertoe dat lagere emissiewaarden worden gemeten dan de daadwerkelijke emissies van voertuigen op de weg. De meetprocedures zoals bedoeld in Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, en de uitvoeringsbepalingen daarvan, dienen op zo kort mogelijke termijn te worden gewijzigd.**

De wijziging van de testprocedure geschiedt **op dit moment** via de ontwikkeling van de 'World Light Duty Test'-procedure ('WLTP') in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, maar deze is nog niet afgerond. Daarom, **en omdat de bestaande testcyclus de reële emissies van auto's en bestelwagens op de weg niet afdoende weerspiegelt, is het van cruciaal belang om snel een verbeterde testcyclus te ontwikkelen. Om de fabrikanten planningszekerheid te bieden, dienen ze de bestaande testprocedure na te leven tot wanneer deze vervangen wordt door de WLTP. Wanneer de huidige testprocedures, die zijn opgenomen in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009, met daarin emissiegrenswaarden voor 2020 die gemeten zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008, worden gewijzigd, moeten de in bijlage I opgenomen grenswaarden worden**

aangepast teneinde vergelijkbare strengheid te waarborgen voor de fabrikanten en voertuigcategorieën.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) De bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie moet aan de Commissie worden overgedragen voor het aanvullen van de regels inzake afwijkingen van de specifieke emissiedoelstellingen, voor het wijzigen van gegevensvereisten ten behoeve van de CO₂-monitoring en voor het aanpassen van de formules voor de berekening van de specifieke CO₂-emissies in bijlage I aan veranderingen in de voertuigmassawaarde en de regelgevingsprocedure met toetsing voor de meting van specifieke CO₂-emissies **die is vastgelegd in Verordening (EG) nr. 715/2007**. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Overweging 12 bis (nieuw)

Amendement

(12) De bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie moet aan de Commissie worden overgedragen voor het aanvullen van de regels inzake afwijkingen van de specifieke emissiedoelstellingen, voor het wijzigen van gegevensvereisten ten behoeve van de CO₂-monitoring en voor het aanpassen van de formules voor de berekening van de specifieke CO₂-emissies in bijlage I aan veranderingen in de voertuigmassawaarde en de regelgevingsprocedure met toetsing voor de meting van specifieke CO₂-emissies. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

(12 bis) Het is passend om de noodzaak te beoordelen van het loslaten van CO₂-emissiedoelstellingen en in plaats daarvan doelstellingen inzake brandstofefficiëntie te gebruiken, aangezien CO₂-emissiedoeleinden geen rekening houden met de schadelijke emissies van moderne interne verbrandingsmotoren. De Commissie wordt derhalve verzocht een verslag over dit onderwerp in te dienen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 14

(14) De Commissie heeft de beschikbaarheid van voetafdrukgegevens en de toepassing ervan als nutsparameter in de formules in bijlage I beoordeeld. Deze gegevens zijn beschikbaar en de potentiële toepassing ervan is in de effectbeoordeling beoordeeld, **op** basis **waarvan** is geconcludeerd dat massa de nutsparameter moet zijn in de formules voor de 2020-doelstelling. Niettemin dienen de lagere kosten en voordelen van een overstap naar voetafdruk als nutsparameter **in de toekomstige herziening** te worden overwogen.

(14) De Commissie heeft de beschikbaarheid van voetafdrukgegevens en de toepassing ervan als nutsparameter in de formules in bijlage I **bij Verordening (EG) nr. 443/2009** beoordeeld. Deze gegevens zijn beschikbaar en de potentiële toepassing ervan is in de effectbeoordeling beoordeeld. **Op basis van die beoordeling** is geconcludeerd dat massa de nutsparameter moet zijn in de formules voor de 2020-doelstelling, **aangezien een overstap naar een andere nutsparameter niet tegemoet zou komen aan de doelstelling van planningszekerheid, omdat fabrikanten hun nalevingstraject tot 2020 reeds hebben aangevat op basis van de voortzetting van de huidige nutsparameter.** Niettemin dienen, **gezien** de lagere kosten en voordelen van een overstap naar voetafdruk als nutsparameter, **voetafdrukgegevens als nutsparameter voor de 2025-doelstelling worden gebruikt en dient fabrikanten de keuze te worden gelaten vanaf 2020 gebruik te maken van voetafdrukgegevens.**

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

In deze verordening is vastgesteld dat vanaf 2020 de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 95 g CO₂/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en **bijlage II** bij Verordening (EG) nr. 692/2008 **en de uitvoeringsbepalingen ervan, en met behulp van innoverende technologie.**

Amendement

In deze verordening is vastgesteld dat vanaf 2020 de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 95 g CO₂/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en **bijlage III en XII** bij Verordening (EG) nr. 692/2008, **ECE R83-06 en ECE R101, telkens geldend vanaf ...+.**

+ PB: datum van aanneming van deze verordening invoegen.

Motivering

De huidige versie van de Euro 6-Verordening (NEDC/ECE R83 en ECE R101) dient te worden bijgewerkt om te garanderen dat de doelstellingen even strikt blijven als de vandaag vastgestelde doelstellingen, ongeacht geplande wijzigingen in de eigenlijke procedures en cycli.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 2

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 2 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Artikel 4, artikel 8, lid 4, onder b) en c), artikel 9 en artikel 10, lid 1, onder a) en c), zijn niet van toepassing op een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen minder dan **500** in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe personenauto's heeft geproduceerd.

Amendement

4. Artikel 4, artikel 8, lid 4, onder b) en c), artikel 9 en artikel 10, lid 1, onder a) en c), zijn niet van toepassing op een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen minder dan **1 000** in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe personenauto's heeft geproduceerd.

Motivering

Producenten van kleine volumes hebben uitzonderingsregelingen aangevraagd via een ingewikkeld proces dat heel wat middelen vergt, ook van de Commissie. In de effectbeoordeling van de Commissie staat dat de invloed van deze fabrikanten op het milieu slechts marginaal is. Daarnaast staat de bovengrens van 500 voertuigen de economische ontwikkeling van deze kleine bedrijven in de weg; zij maken meer kans om financieel levensvatbaar te zijn als zij tot 1 000 voertuigen mogen produceren, zeker gezien de economische crisis.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 2 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 3 – lid 1 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Artikel 3, lid 1, punt f), komt als volgt te luiden:

"f) "specifieke CO₂-emissies": de emissies van een personenauto, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming vermeld als de CO₂-massa-emissie (gemengd). Voor personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 betekenen "specifieke CO₂-emissies" de CO₂-emissies gemeten overeenkomstig dezelfde meetprocedure als gespecificeerd voor personenauto's in Verordening (EG) nr. 692/2008, of overeenkomstig de procedures die door de Commissie zijn vastgesteld om de CO₂-emissies voor deze auto's te bepalen; met het oog op de doelstellingen van deze verordening worden eventuele veranderingen, die in Verordening (EG) nr. 715/2007 en in Verordening (EG) nr. 692/2008 evenals in de eraan ten grondslag liggende ECE-normen R 83 en R 101 werden vastgesteld en vanaf 1 januari 2013 in werking treden, pas vanaf

1 januari 2021 van kracht."

Amendement 16

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elke nieuwe personenauto met specifieke CO₂-emissies van minder dan **35 g** CO₂/km als **1,3** personenauto's in de periode van **2020** tot en met 2023 en als 1 personenauto vanaf 2024.

2. Het maximum aantal nieuwe personenauto's waarmee rekening wordt gehouden bij de toepassing van de in lid 1 bedoelde vermenigvuldigingsfactoren voor de periode 2020 tot en met 2023 is niet hoger dan het cumulatieve totaal van 20 000 nieuwe inschrijvingen van personenauto's per fabrikant.

Amendement

1. Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elke nieuwe personenauto met specifieke CO₂-emissies van minder dan **50 g** CO₂/km als **1,5** personenauto's in de periode van **2016** tot en met 2023 en als 1 personenauto vanaf 2024.

2. De verhoging van de emissiedoelstelling voor elke fabrikant op basis van de berekening van de superkredieten mag maximaal 2,5 g CO₂/km per jaar bedragen.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Artikel 6 komt als volgt te luiden:

"Om te bepalen of een fabrikant de in artikel 4 bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de specifieke CO₂-emissiedoelstellingen van elk voertuig dat kan rijden op alternatieve brandstof overeenkomstig Europese normen, uiterlijk op 31 december 2015

verminderd met 5%, als erkenning van het feit dat rijden op biobrandstoffen meer mogelijkheden inzake *innovatieve brandstoftechnologieën en emissievermindering* biedt. Deze vermindering wordt alleen toegepast als ten minste 30% van de tankstations in de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd, de genoemde alternatieve brandstof, *met inbegrip van biobrandstoffen*, die aan de in de desbetreffende *EU-wetgeving* bepaalde duurzaamheidscriteria [...] voldoet, aanbiedt."

Motivering

De bonus van 5% vermindering bij CO₂-emissies dient voor alle alternatieve brandstoffen te gelden waaronder bio-esters en niet alleen bio-ethanol.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 8 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 ter) Aan artikel 8 wordt het volgende lid toegevoegd:

"4 bis. Indien als gevolg van de controle van de conformiteit van de productie een lidstaat in overeenstemming met artikel 12, lid 3, van Richtlijn 2007/46/EG vaststelt dat de CO₂-emissies met meer dan 4% afwijken van de waarden van het goedgekeurde type, wordt die afwijking gemeld aan de Commissie, samen met de gedetailleerde gegevens als gespecificeerd in bijlage II van deze verordening.

De specifieke CO₂-emissies voor het type voertuig waarvoor een afwijking is geconstateerd, worden dienovereenkomstig aangepast in de berekening van de gemiddelde specifieke

CO₂-emissies in het volgende kalenderjaar."

Amendement 19

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 9

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 12 – lid 2 – eerste zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie stelt gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure om de innoverende technologieën als bedoeld in lid 1 goed te keuren middels uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.

Amendement

De Commissie stelt gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure om de innoverende technologieën ***of het innoverende technologiepakket*** als bedoeld in lid 1 goed te keuren middels uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 9 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 12 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Aan artikel 12 wordt het volgende lid toegevoegd:

"4 bis. De Commissie doet de Raad en het Parlement eenmaal per jaar een verslag toekomen over goedgekeurde en afgewezen innoverende technologie en innoverende technologiepakketten."

Amendement 21

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 9 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 12 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 ter) Aan artikel 12 wordt het volgende lid toegevoegd:

"4 ter. De Commissie moet uiterlijk 31 december 2013 een herziening van de in dit artikel bedoelde uitvoeringsvoorschriften voor innoverende technologieën voltooiën met als doel de aanvraag- en goedkeuringsprocedures zo nodig te stroomlijnen."

Amendement 22

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – onder b

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) **In** lid 3 wordt **de tweede alinea** **geschrapt**.

b) **De eerste alinea van** lid 3 wordt **vervangen door:**

"3. Vanaf 2012 voert de Commissie een impactbeoordeling uit om uiterlijk in 2014 overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 de procedures voor de meting van CO₂-emissies als bepaald in die verordening te herzien, teneinde zo spoedig mogelijk een herziene meetprocedure toe te passen. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de reële prestaties van auto's op het gebied van CO₂-emissies adequaat weerspiegelen en om de goedgekeurde innoverende technologieën als gedefinieerd in artikel

12, die in de testcyclus kunnen worden weerspiegeld, op te nemen. De Commissie zorgt ervoor dat de procedures vervolgens geregeld worden herzien."

Amendement 23
Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter b bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 13 – lid 3 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) In artikel 13, lid 3, wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:

"Om na te gaan of de CO₂-emissies van productievoertuigen overeenstemmen met de waarden van het goedgekeurde type, verifiëren de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controle van de conformiteit van de productie de waarden voor aerodynamische en rollende weerstand bij een representatieve steekproef van de productievoertuigen, met inbegrip van uitroltests, en brengen ze verslag uit van alle afwijkingen van de waarden van het goedgekeurde type in overeenstemming met artikel 8, lid 4 bis."

Amendement 24
Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter b ter (nieuw)
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 13 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b ter) Aan artikel 13 wordt het volgende lid toegevoegd:

"3 bis. De Commissie beoordeelt of de uitlaatpijpaanpak, waarbij alleen de emissies gerelateerd aan

brandstofproductie en -gebruik worden meegerekend, moet worden vervangen door de levenscyclusaanpak, waarbij de emissies van ieder levensstadium van het voertuig worden meegerekend, van materiaalproductie tot verwijdering of hergebruik na het einde van de levensduur."

Amendement 25

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter c

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Uiterlijk op 31 december 2014 **evalueert** de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen van deze verordening teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe personenauto's vast te stellen voor de periode **na 2020**.

Amendement

5. Uiterlijk op 31 december 2014 **dient** de Commissie **een evaluatie te voltooien van** de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen van deze verordening teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe personenauto's vast te stellen voor de periode **vanaf 2025. Dergelijke doelstellingen worden afgestemd op de kostenbesparende weg leidend naar het bereiken van de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie voor 2050.**

De Commissie evalueert:

a) op basis van een effectbeoordeling en van de technische en economische haalbaarheid de modaliteiten voor het bereiken van de langetermijndoelstelling voor 2025;

b) de aspecten van de uitvoeringsbepalingen om deze doelstelling te halen, inclusief de bijdrage voor overtollige emissies.

Op basis van die evaluatie en de impactbeoordeling ervan, inclusief een algemene beoordeling van de impact op de auto-industrie en de hiervan

afhankelijke sectoren, dient de Commissie, indien nodig, een voorstel overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure in om deze verordening te wijzigen op een manier die uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk is en die sociaal billijk en duurzaam is.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter d

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. De Commissie wordt gemachtigd **gedelegeerde handelingen** vast te stellen overeenkomstig **artikel 14 bis** om de formules in bijlage I aan te passen aan eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies die is vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008, waarbij zo veel mogelijk wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.

Amendement

7. De Commissie wordt gemachtigd **uitvoeringshandelingen** vast te stellen overeenkomstig **de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure** om de formules in bijlage I aan te passen aan eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies die is vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008, waarbij zo veel mogelijk wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.

Motivering

Het huidige voorstel geeft het Europees Parlement en de lidstaten alleen de mogelijkheid om ex-postcontroles uit te voeren. Aangezien de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving en de uitvoerende macht aan de Commissie is toebedeeld, zijn eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging noodzakelijk. Vanuit het perspectief van de sector dienen de lidstaten toezicht te houden op de Commissie. Bijgevolg moet de relevante commissieprocedure worden toegepast.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 12

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 14 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 8, artikel 13, lid 2, derde alinea, **en artikel 13, lid 7**, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **onbepaalde tijd** met ingang van [de datum waarop deze verordening in werking treedt].

Amendement

2. De in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 8, **en** artikel 13, lid 2, derde alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **een periode van vijf jaar** met ingang van [de datum waarop deze verordening in werking treedt]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de periode van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt automatisch verlengd met termijnen van dezelfde duur, tenzij het Parlement of de Raad uiterlijk drie maanden voor afloop van iedere termijn bezwaar maakt tegen deze verlenging.**

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 13

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage I – punt 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) vanaf 2020:

specifieke CO₂-emissies = $95 + a \times (M - M_0)$

waarbij:

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

Amendement

c) vanaf 2020:

voor het vaststellen van de "gemiddelde specifieke CO₂-emissies" van het wagenpark dient een van de volgende formules te worden gebruikt:

i) specifieke CO₂-emissies = $95 + a \times (M - M_0)$

waarbij:

M_0 = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

$a = 0,0333$.

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

M_0 = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

$a = 0,0333$.

ii) specifieke CO₂-emissies = $95 + b \times (F - F_0)$

waarbij:

F = de voetafdruk van het voertuig in vierkante meters (m²)

F_0 = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

b = 60% hellingsgraad van de curve van de grenswaarde.

PROCEDURE

Titel	Modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO2-emissies van nieuwe passagiersvoertuigen	
Document- en procedurenummers	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 11.9.2012	
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ITRE 11.9.2012	
Medeverantwoordelijke commissie(s) - datum bekendmaking	17.1.2013	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Fiona Hall 23.10.2012	
Behandeling in de commissie	23.1.2013	20.2.2013
Datum goedkeuring	19.3.2013	
Uitslag eindstemming	+: 51 –: 5 0: 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hénin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Krahmer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Oldřich Vlasák	