

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0232/2002

19 juni 2002

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N₁
(COM(2001) 543 – C5-0516/2001 – 2001/0255(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid

Rapporteur: Robert Goodwill

Verklaring van de gebruikte tekens

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

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

Amendementen op wetsteksten

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

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE	5
TOELICHTING	9

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 24 oktober 2001 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en artikel 95 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N₁ (COM(2001) 543 – 2001/0255(COD)).

Op 12 november 2001 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid als commissie ten principale en naar de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie en de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als medeadviserende commissies (C5-0516/2001).

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid benoemde op haar vergadering van 20 november 2001 Robert Goodwill tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 26 maart en 17 juni 2002.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 41 stemmen voor en 0 tegen bij 3 onthoudingen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Caroline F. Jackson (voorzitter), Alexander de Roo en Anneli Hulthén (ondervoorzitters), Robert Goodwill (rapporteur), Per-Arne Arvidsson, Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Laura González Álvarez, Françoise Grossetête, Anneli Hulthén, Eija-Riitta Anneli Korhola, Torben Lund, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Eluned Morgan (verving Anne Ferreira), Emilia Franziska Müller, Antonio Mussa (verving Mauro Nobilia), Riitta Myller, William Francis Newton Dunn (verving Astrid Thors), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Marit Paulsen, Fernando Pérez Royo (verving Bernd Lange), Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Charles Tannock (verving María del Pilar Ayuso González), Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt en Phillip Whitehead.

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie heeft op 18 december 2001 besloten geen advies uit te brengen. De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme heeft op 19 december 2001 besloten geen advies uit te brengen.

Het verslag werd ingediend op 19 juni 2002.

De termijn voor de indiening van amendementen wordt bekendgemaakt in de ontwerpagenda voor de vergaderperiode waarin het verslag wordt behandeld.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N₁ (COM(2001) 543 – C5-0516/2001 – 2001/0255(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2001) 543¹),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 95 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0516/2001),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid (A5-0232/2002),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Artikel 3 bis (nieuw)

(3 bis) Wanneer een voertuig dat door een gespecialiseerde voertuigfabrikant is gebouwd, aan de criteria voldoet die gelden voor een van de voertuigfamilies van de producent van het basisvoertuig, kan de gespecialiseerde voertuigfabrikant gebruik maken van de door die producent verstrekte gegevens inzake brandstofverbruik en CO₂-uitstoot.

¹ PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 317.

Motivering

Kleine "coach builders" brengen vaak alleen veranderingen aan waardoor het voertuig niet fundamenteel zal verschillen van het basisvoertuig dat door de producent is getest.

Amendement 2

BIJLAGE, PUNT 1

Bijlage I, punt 1, streepje 1 (richtl. 80/1268/EEG)

- voor het motortype van dat voertuigtype goedkeuring is verleend overeenkomstig Richtlijn 88/77/EEG, **en**

- voor het motortype van dat voertuigtype goedkeuring is verleend overeenkomstig Richtlijn 88/77/EEG, **of**

Motivering

Bij kleine fabrikanten die sterk uiteenlopende motor- en voertuigtypen in kleine aantallen vervaardigen, kan van de eisen worden afgezien, omdat het resultaat niet in verhouding staat tot de noodzakelijke inspanningen.

Amendement 3

BIJLAGE, PUNT 3 BIS (nieuw)

Bijlage I, punt 11 (richtl. 80/1268/EEG gewijzigd door richtl. 93/116/EG van de Commissie)

In punt 11 "UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING" worden de volgende punten 11.1a en 11.1b toegevoegd:

"Bij voertuigen van categorie N_1 kan een goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn op een van volgende wijzen worden uitgebreid:

11.1a. Voertuigen van categorie N_1 die aangedreven worden door een verbrandingsmotor

11.1a.1. De typegoedkeuring kan worden uitgebreid tot voertuigen van hetzelfde type en uit dezelfde familie (zoals omschreven in punt 11.3)

of

11.1a.2. de typegoedkeuring kan worden uitgebreid tot voertuigen van hetzelfde type of van een ander type die wat betreft de volgende karakteristieken van bijlage 3 verschillen, indien de door de technische dienst gemeten CO₂-emissies de goedkeuringswaarden met niet meer dan 6% overschrijden:

Massa

Toegelaten maximummassa

Type carrosserie: bestelwagen, pick-up, chassis/cabine, dubbele cabine

Totale overbrengingsverhoudingen

Motoruitrusting en toebehoren.

11.1b. Voertuigen van categorie N₁ kunnen voor de toepassing van deze richtlijn tot een familie worden samengevoegd indien onderstaande parameters identiek zijn of binnen de aangegeven grenzen liggen.

11.1b.1. Identieke parameters:

Fabrikant

Motorvermogen en motortype

Type emissiebeheersingssysteem

Type brandstofsysteem

11.1b.2. Vergelijkbare parameters:

Totale overbrengingsverhoudingen (minder dan 8% afwijking ten opzichte van laagste versnelling)

Referentiemassa (minder dan 220 kg afwijking ten opzichte van zwaarste voertuig)

Frontoppervlak (minder dan 15%

afwijking ten opzichte van grootste oppervlak)."

Motivering

Voorgesteld wordt om uitsluitend voor voertuigen van categorie N_1 met een interne verbrandingsmotor de voorwaarden voor uitbreiding van de goedkeuring te versoepelen. Daartoe wordt het beginsel van "voertuigfamilies" ingevoerd en wordt ook erkend dat er bij voertuigen van categorie N_1 meer variatie bestaat dan bij voertuigen van categorie M_1 als gevolg van het aantal beschikbare opties.

TOELICHTING

1) Het concept "voertuigfamilies"

Dit voorstel biedt de mogelijkheid de CO₂-uitstoot en het brandstofverbruik te bepalen voor voertuigen van de categorie N₁ (bestelwagens en lichte bedrijfsvoertuigen), zoals dergelijke gegevens al beschikbaar zijn voor voertuigen van de categorie M₁ (personenauto's en "sport utility vehicles"). Er doen zich echter fundamentele problemen voor wanneer het systeem dat voor personenauto's wordt gebruikt, zonder meer wordt doorgetrokken naar lichte bedrijfsvoertuigen.

In het voorstel wordt schromelijk onderschat hoeveel verschillende modellen en uitvoeringen op de EU-markt worden aangeboden. Er zijn wellicht 94 basismodellen, zoals de Commissie stelt, maar deze worden aangeboden in een reusachtig aantal combinaties van motor, carrosserie, overbrenging, wielbasis en banden. Zo is de Volkswagen LT verkrijgbaar in 4650 varianten om aan de specifieke wensen van de klant te voldoen. Ook zijn er in het midden- en kleinbedrijf veel gespecialiseerde voertuigfabrikanten, die bijzondere voertuigen produceren, zoals ijscowagens, voertuigen met een hydraulisch platform, brandweerwagens, koelwagens, lijkwagens, ambulances en gepantserde voertuigen voor veiligheidsdiensten en het leger. In de meeste gevallen wordt het basisvoertuig gekocht van een grote fabrikant en vervolgens aangepast voor plaatselijk of gespecialiseerd gebruik.

Daarom moet het idee van voertuigfamilies worden ingevoerd om het aantal te testen varianten tot redelijke omvang terug te brengen. Richtlijn 80/1268/EEG, zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 99/100/EG, biedt al ruimte voor variaties binnen een bepaald automodel van de categorie M₁. Zo is een afwijking van 4% in de CO₂-uitstoot toegestaan als gevolg van verschillen bij bepaalde parameters, zoals de massa, alsmede van variaties in de carrosserie. Bij N₁-voertuigen dient dit percentage te worden verhoogd tot 8% om rekening te houden met de verscheidenheid aan carrosserieën en band/ascombinaties die op deze voertuigen worden gemonteerd. Ook dient er bij het gewicht, uitgaande van het zwaarste lid van de familie, een uitloop van 220 kg te zijn om rekening te houden met de opties of gespecialiseerde apparatuur die in het voertuig is aangebracht. Vaak zullen de makers van busjes en de gespecialiseerde verbouwbedrijven de door de fabrikant van het basisvoertuig vastgestelde gegevens inzake het brandstofverbruik kunnen "meenemen".

Het meest kritieke verschil tussen verschillende uitvoeringen van hetzelfde basismodel is waarschijnlijk gelegen in de frontpartij. Bij montage van een carrosserie met hoog dak ontstaat extra luchtweerstand die een duidelijk effect heeft op het brandstofverbruik van het voertuig. Daarom is het van belang om bij de frontpartij te voorzien in vrij beperkte afwijkingen, willen voertuigen in dezelfde familie ingedeeld kunnen worden. Als bij twee voertuigen die verder vergelijkbaar zijn, het frontoppervlak meer dan 15% verschilt, moeten zij in verschillende families worden ingedeeld.

Wanneer een voertuig van een gespecialiseerde fabrikant voldoet aan de criteria die gelden voor een van de voertuigfamilies van de producent van het basisvoertuig, kan de gespecialiseerde fabrikant gebruik maken van de door die producent verstrekte gegevens inzake brandstofverbruik en CO₂-uitstoot.

2) Vrijstellingen

Volgens het voorstel wordt al vrijstelling verleend aan fabrikanten met een mondiale productie van minder dan 2000 exemplaren per jaar, wanneer de gemonteerde motor voldoet aan de eisen van richtlijn 88/77/EEG. Deze vrijstelling dient te worden uitgebreid met fabrikanten wier mondiale productie wellicht meer dan 2000 exemplaren bedraagt, maar die jaarlijks maximaal 500 exemplaren in de EU verkopen. Hiermee wordt een drempel weggenomen voor nieuwe fabrikanten of nieuwe modellen die op de Europese markt verschijnen, waardoor de consument meer keuze krijgt en de concurrentie toeneemt.

Verder moet er een vrijstelling komen voor voertuigen voor speciaal gebruik, zoals campers, gepantserde voertuigen, ambulances en lijkwagens, die soms door grote fabrikanten worden vervaardigd, maar in vrij kleine aantallen.

3) Laadvermogen

De lading die met een voertuig wordt getransporteerd, heeft gevolgen voor het brandstofgebruik. Het is echter niet praktisch om voertuigen met verschillende ladingen te testen. De extra proeven die hiervoor nodig zouden zijn, zouden in geen verhouding staan tot de waarde van de verkregen gegevens. Er bestaat, zoals de Commissie uiteenzet, hoe dan ook een vrij goede correlatie tussen het brandstofverbruik van lege en beladen voertuigen.

4) Gebruik van gegevens

De gegevens die worden verkregen door de richtlijnen uit te breiden met de voertuigen van de categorie N_1 , kunnen voornamelijk worden gebruikt voor drie doeleinden:

a) Vergemakkelijking van eco-etikettering

Het zou nuttig zijn om het brandstofgebruik van N_1 -voertuigen duidelijk te kunnen vermelden en hiermee reclame te maken, zoals dit reeds het geval is bij voertuigen van de categorie M_1 (richtlijn 1999/94/EG). Voor voertuigen van de categorie N_1 is dit echter niet zo belangrijk en wel om de volgende redenen. Ten eerste testen bedrijven met een wagenpark demonstratiemodellen die werkelijk in gebruik zijn, voordat zij een grotere opdracht plaatsen. Deze proeven sluiten nauwkeurig aan bij de uiteenlopende omstandigheden die bijvoorbeeld gelden voor bedrijven met wagens die lange trajecten op de snelweg afleggen en firma's met een lokale bezorgdienst. Deze gegevens zijn veel nuttiger voor de koper dan gestandaardiseerde testresultaten. In de vakmedia is verder gratis informatie beschikbaar over tests waarin het brandstofverbruik onder realistische omstandigheden is gemeten.

b) Fiscale maatregelen

Belastingen vallen niet onder de bevoegdheid van de Europese Unie, maar de lidstaten zouden de gegevens kunnen gebruiken bij de vaststelling van de motorrijtuigenbelasting. De accijnzen op brandstof zijn echter al zeer hoog, hetgeen de bedrijven een sterke prikkel geeft om brandstofarme voertuigen te kopen. Een lokale bezorgdienst kan ritten met privé-auto's overbodig maken en mag daarom niet met fiscale maatregelen worden bestraft. Ook zou het verleidelijk kunnen worden om kleinere voertuigen, die in een lagere belastingklasse vallen, te zwaar te belasten, hetgeen gevolgen voor de veiligheid zou hebben. Hoewel grotere voertuigen meer brandstof verbruiken, is de CO_2 -uitstoot per ton transportgoed aanzienlijk lager.

c) Toezicht op en vaststelling van streefcijfers voor vermindering van de CO₂-uitstoot

Er bestaat een vrijwillig akkoord om de CO₂-uitstoot van personenauto's in 2008 te verminderen tot 140 g/km. Een soortgelijk streefcijfer zou kunnen worden vastgesteld voor voertuigen van de categorie N₁, maar dit zou waarschijnlijk niet veel toevoegen aan hetgeen reeds wordt gerealiseerd. Hiervoor kunnen diverse redenen worden genoemd:

- i) deze voertuigen, met name in klasse 1 (van personenauto's afgeleide bestelwagens), hebben vaak dezelfde motor en andere technische kenmerken als voertuigen die onder het akkoord vallen, en zullen dus automatisch op een beter brandstofverbruik komen;
- ii) er wordt in deze klasse al bij meer dan 90% van de voertuigen diesel gebruikt, zodat de ruimte voor verbeteringen beperkt is;
- iii) de bedrijven letten scherp op de brandstofkosten en beschouwen dit reeds als prioriteit. De markt zal ook zonder ingrijpen van de EU de voorkeur geven aan zuinige N₁-voertuigen. Daarmee is de situatie heel anders dan bij M₁-voertuigen, waar een laag verbruik vaak ondergeschikt is aan de motorprestaties of de aantrekkingskracht van het merk;
- iv) scherpere voorschriften inzake de uitstoot zullen leiden tot een verlies aan brandstofefficiency van maximaal 5%;
- v) de mogelijkheden voor verbeteringen in het ontwerp op het gebied van de aërodynamica of het gewicht zijn zeer beperkt, omdat in het voertuig zware of volumineuze ladingen moeten worden vervoerd.

Er kan daarom worden geconcludeerd dat er zeer weinig voordeel te verwachten valt van een vrijwillig akkoord of van wetgeving inzake een vermindering van de CO₂-uitstoot van deze voertuigen die verder gaat dan de verbeteringen waartoe de bedrijfstak toch al wordt gedwongen door deze uiterst concurrerende markt waarop men zeer scherp let op de bedrijfskosten.