

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0432/2003

28 november 2003

*****II**

AANBEVELING VOOR DE TWEEDE LEZING

betreffende het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de 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 de categorie N1
(5997/1/2003 – C5-0491/2003 – 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 VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	6

PROCEDUREVERLOOP

Op 24 september 2002 bepaalde het Parlement in eerste lezing zijn standpunt inzake 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 de categorie N1 (COM(2001) 543 – 2001/0255(COD)).

Op 22 oktober 2003 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de ontvangst van het gemeenschappelijk standpunt en verwees hij dit document naar de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid (5997/1/2003 – C5-0491/2003).

De commissie benoemde reeds op haar vergadering van 20 november 2001 Robert Goodwill tot rapporteur.

Zij behandelde het gemeenschappelijk standpunt en de ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing op haar vergaderingen van 4 en 27 november 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met algemene stemmen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Caroline F. Jackson (voorzitter), Mauro Nobilia, Alexander de Roo en Guido Sacconi (ondervoorzitters), Robert Goodwill (rapporteur), Hans Blokland, Armonia Bordes (verving María Luisa Bergaz Conesa), John Bowis, Dorette Corbey, Avril Doyle, Säid El Khadraoui, Christel Fiebiger (verving Mihail Papayannakis), Karl-Heinz Florenz, Pernille Frahm, Françoise Grossetête, Hedwig Keppelhoff-Wiechert (verving María del Pilar Ayuso González), Hans Kronberger, Minerva Melpomeni Malliori, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Marit Paulsen, Didier Rod (verving Hiltrud Breyer), Dagmar Roth-Behrendt, Ursula Schleicher (verving Martin Callanan), Horst Schnellhardt, María Sornosa Martínez, Dirk Sterckx (verving Chris Davies), Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis en Peder Wachtmeister.

De aanbeveling voor de tweede lezing werd ingediend op 28 november 2003.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de 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 de categorie N1 (5997/1/2003 – C5-0491/2003 – 2001/0255(COD))

(Medebeslissingsprocedure: tweede lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het gemeenschappelijk standpunt van de Raad (5997/1/2003 – C5-0491/2003),
 - gezien zijn in eerste lezing geformuleerde standpunt¹ inzake het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2001) 543)²,
 - gelet op artikel 251, lid 2 van het EG-Verdrag,
 - gelet op artikel 78 van zijn Reglement,
 - gezien de aanbeveling voor de tweede lezing van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid (A5-0432/2003),
1. hecht zijn goedkeuring aan het gemeenschappelijk standpunt;
 2. constateert dat het besluit is vastgesteld overeenkomstig het gemeenschappelijk standpunt;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het besluit samen met de voorzitter van de Raad overeenkomstig artikel 254, lid 1 van het EG-Verdrag te ondertekenen;
 4. verzoekt zijn secretaris-generaal in het kader van zijn bevoegdheden het besluit te ondertekenen en samen met de secretaris-generaal van de Raad zorg te dragen voor publicatie ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie;
 5. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

¹ Aangenomen teksten van 24.9.2002, P5_TA(2000)0425.

² PB C 51 van 26.2.2002, blz. 317.

TOELICHTING

1. "Voertuigfamilies"

In zijn gemeenschappelijk standpunt erkent de Raad het begrip "voertuigfamilies", dat het Parlement in eerste lezing heeft geïntroduceerd. Daarmee wordt ingespeeld op het feit dat er vanwege het aantal beschikbare opties nogal wat variatie bestaat tussen voertuigen van categorie N₁ (lichte bedrijfsvoertuigen) en voertuigen van categorie M₁ (personenauto's).

2. Vrijstellingen

De vrijstelling voor fabrikanten met een totale wereldwijde productie van minder dan 2000 voertuigen van categorie N₁, mits aan hun motoren een typegoedkeuring overeenkomstig richtlijn 88/77/EEG is toegekend, beperkt de gevolgen voor kleine en middelgrote bedrijven tot een minimum.

3. Voertuigen van categorie N₁ dragen voor ongeveer 10% bij aan de totale CO₂-uitstoot van het wegverkeer. In 2000 waren er in de EU 20 miljoen van dergelijke voertuigen op de weg, waarvan er dat jaar 1,5 miljoen nieuw zijn geregistreerd. Het is om een aantal redenen onwaarschijnlijk dat de ambitieuze doelstellingen voor de verlaging van de CO₂-uitstoot van personenauto's ook in deze sector kunnen worden gehaald. Zo heeft nu al 95% van de voertuigen van categorie N₁ een dieselmotor en zijn al veel nieuwe technische verbeteringen uit de personenauto's overgeheveld - vooral naar bestelwagens die van personenauto's zijn afgeleid. En in sommige gevallen zouden beperkingen van het laadgewicht betere aërodynamische prestaties of grote gewichtsverlagingen in de weg staan. In het op 11 april 2003 gepubliceerde rapport dat door RAND Europe/FKA/Transport and Mobility voor de Commissie is opgesteld, worden de voorbereidingen beschreven met het oog op maatregelen ter vermindering van de CO₂-uitstoot van voertuigen van categorie N₁.

Bedacht dient te worden dat er pas in 2010 uitgebreide gegevens beschikbaar zullen komen over de effecten van deze richtlijn. De gebruikers van deze voertuigen zijn zeer gevoelig voor de totale aanschaf- en exploitatiekosten, waarbij de brandstofefficiëntie een centrale rol speelt. Kopers van een wagenpark testen vaak verschillende modellen "in het veld" om het brandstofverbruik onder de voor hen relevante rijomstandigheden vast te stellen, bijv. lange ritten over de snelweg of huis-aan-huisbezorging.

In de studie van RAND Europe zelf wordt geen specifieke beleidsoptie aanbevolen voor de vaststelling van en het toezicht op doelstellingen voor de verlaging van de CO₂-uitstoot. De informatie die na goedkeuring van deze maatregel voor N₁-voertuigen wordt vergaard, zal een waardevol instrument vormen om te bepalen of de Commissie verdere maatregelen moet initiëren of bespreken en, zo ja, welke. Het gebruik van ecolabels met consumenteninformatie, zoals omschreven in richtlijn 1999/94/EG, lijkt het meest voor de hand te liggen als volgende stap. Betere informatie voor potentiële kopers zal de toch al kostenbewuste gebruiker van N₁-voertuigen nog alerter maken.

De rapporteur spreekt de aanbeveling uit het gemeenschappelijk standpunt zonder verdere amendementen aan te nemen, zodat de fabrikanten deze maatregelen onverwijld kunnen uitvoeren en er een eind wordt gemaakt aan de onzekerheid omtrent de testprocedures.