



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0151/2013

29.4.2013

*****I**

VERSLAG

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))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Thomas Ulmer

Rapporteur voor advies (*):

Fiona Hall, Commissie industrie, onderzoek en energie

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 50 van het Reglement

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerp tekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerp tekst

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

In de koptekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerp tekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Tekstdelen die worden overgenomen uit een bepaling van een bestaande tekst die in de ontwerp tekst niet zijn gewijzigd, maar die door het Parlement worden geamendeerd, worden in vet gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...].

INHOUD

| | Blz. |
|---|-------------|
| ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT | 4 |
| TOELICHTING | 30 |
| ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE | 31 |
| ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME | 53 |
| PROCEDURE | 73 |

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 50 van het Reglement

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**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))**

Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2012)0393),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0184/2012),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 12 december 2012¹,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0151/2013),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar 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 aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

¹ PB C 44 van 15.2.2013, blz. 109.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De verdere ontwikkeling van de wereldwijde markt voor geavanceerde technologieën gericht op de verbetering van de efficiëntie van personenauto's is in lijn met het vlaggenschipinitiatief voor efficiënt gebruik van hulpbronnen van de Europa 2020-strategie, dat de overschakeling op een hulpbronnefficiënte, koolstofarme economie voor het verwezenlijken van duurzame groei ondersteunt. Om innovatie op dit gebied verder te bevorderen, moet in deze verordening een langetermijndoelstelling voor 2025 worden opgenomen.

Motivering

De noodzaak om meer brandstofefficiënte voertuigen te produceren in de EU zal naar schatting voor 110 000 nieuwe banen zorgen tegen 2030, met name in de chemische en elektronicasector (McKinsey). Een doelstelling van 70 g/km in 2025 zorgt ervoor dat investeringen in alternatieve aandrijvingen doorgaan, waardoor extra banen in de hightechindustrie worden gecreëerd.

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

(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.

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. *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 hebben voorkomen, 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. Bijgevolg moeten Verordening (EG) nr. 715/2007 en de nieuwe Europese rijcyclus (New European Driving Cycle, NEDC) dringend worden gewijzigd, om te garanderen dat in de testprocedures de daadwerkelijke CO₂-emissies die bij het rijden op de weg ontstaan, adequaat worden weergegeven. Als volgende stap moet de "World Light Duty Test Procedure" (WLTP), die momenteel in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties wordt ontwikkeld, zo snel mogelijk na afronding ervan in de wetgeving van de Unie worden verwerkt.*

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, vormen een bedreiging voor het economische herstel, de energiezekerheid en de betaalbaarheid van energie in

Europa. 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 lichte bedrijfsvoertuigen 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 de vraag naar voertuigen met extreem lage emissiewaarden, zodat de gezonde verkoopgroei in een aantal Europese landen in alle lidstaten navolging vindt.*

Amendement 5

Voorstel voor een verordening

Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Om zeer koolstofarme voertuigen en/of e-auto's sneller op de markt te brengen, moet in de hele Unie een

passende infrastructuur worden ontwikkeld voor de levering van alternatieve brandstof en elektriciteit voor voertuigen, met inbegrip van een geconcentreerd netwerk van oplaadpunten op alle strategische locaties waar vele e-auto's gedurende langere tijd geparkeerd staan, bijvoorbeeld Park&Ride-parkeerplaatsen. E-auto's moeten prioritair overtollige stroom uit wind- en/of zonne-energie opslaan. Bovendien wordt de invoering van alternerende nummerborden in de hele Unie aangeraden, om ervoor te zorgen dat voor korte trajecten meer gebruik kan worden gemaakt van e-pendelvoertuigen.

Motivering

E-auto's zijn in het bijzonder zinvol om overtollige stroom uit wind- en/of zonne-energie op te slaan. Hiervoor ontbreekt evenwel de vereiste infrastructuur. Daarnaast kunnen alternerende nummerborden naar Duits/Oostenrijks voorbeeld een stimulans vormen om voor het (dagelijkse) pendelen een kleine e-auto te kopen, terwijl voor gezinsuitstapjes een grotere auto wordt gebruikt.

Amendement 6

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 **1000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor buitenmatige emissies.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) De afwijkingsprocedure voor nichefabrikanten moet worden voortgezet tot 2020. Teneinde de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming te brengen met die welke grote fabrikanten leveren, dient voor de nichefabrikanten vanaf 2020 een doelstelling te gelden die 45 % lager is dan hun gemiddelde specifieke emissies in 2007.

Amendement

(6) De afwijkingsprocedure voor nichefabrikanten moet worden voortgezet tot 2020. Teneinde de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming te brengen met die welke grote fabrikanten leveren, dient voor de nichefabrikanten vanaf 2020 een doelstelling te gelden die 45 % lager is dan hun gemiddelde specifieke emissies in 2007. ***Voor 2025 moeten gelijkwaardige doelstellingen worden bepaald.***

Amendement 8

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 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 ***in deze verordening voor de periode vanaf 2025 voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's een streefcijfer binnen een indicatief bereik tussen 68g CO₂/km en 78 g CO₂/km wordt vastgesteld, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de***

uitvoeringsbepalingen daarvan, en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008, en dat de Commissie een overzicht maakt van de wijzen waarop dit streefcijfer gehaald moet worden op een manier die uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk, en sociaal gezien billijk en duurzaam is.

Amendement 9
Voorstel voor een verordening

Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Aangezien consumenten enkel een goed geïnformeerde keuze kunnen maken als zij juiste, niet-misleidende informatie krijgen over de CO₂-emissies en het brandstofverbruik, moet de opperste aandacht worden geschonken aan de beoordeling van die twee parameters. Momenteel verschillen de daadwerkelijke emissies van personenauto's op de weg sterk van de waarden die uit de huidige testcyclus naar voren komen. Daarom is het noodzakelijk zo spoedig mogelijk een testcyclus te ontwikkelen die nauwkeurigere resultaten oplevert.

Amendement 10
Voorstel voor een verordening

Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 ter) Om de daadwerkelijke specifieke CO₂-emissies van nieuwe personenauto's weer te geven en deze in de buurt te brengen van de reële waarden onder normale gebruiksomstandigheden, moet de Commissie ervoor trachten te zorgen dat de nieuwe internationale testprocedure voor lichte voertuigen (de

World Light Duty Test Cycle – WLTC/PP) zo spoedig mogelijk wordt afgerond, zodat deze uiterlijk eind 2014 op Unieniveau kan worden goedgekeurd en vanaf januari 2017 kan worden ingevoerd.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Overweging 7 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 12

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 *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

(8) In de verordening is bepaald dat de Commissie de testprocedures aan een *impactbeoordeling* 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 (*WLTP*) in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, maar deze is nog niet afgerond. **Met het oog hierop en gezien de gebrekkigheid van de huidige testcyclus, moet snel een nieuwe testcyclus worden ontwikkeld die de reële emissies van auto's naar behoren weerspiegelt, en moeten interpretatie- en meningsverschillen tussen lidstaten worden opgelost. Om te verzekeren dat deze verordening voor de voorziene emissieverlaging zorgt, moet de**

strengheid te waarborgen voor de fabrikanten en voertuigcategorieën.

testprocedure, indien dat haalbaar is, uiterlijk 1 januari 2017 worden vervangen door de WLTP en in de Uniewetgeving worden opgenomen. De Commissie moet evenwel overwegen of de WLTP bij de opname in de wetgeving van de Unie moet worden aangevuld met extra bepalingen om te garanderen dat de testprocedure de CO₂-emissies die in reële rijomstandigheden worden veroorzaakt, adequaat weergeven. . Wanneer de WLTP met het oog op de doelstellingen van deze verordening uiterlijk in 2017 wordt toegepast, moeten de in bijlage I opgenomen grenswaarden worden aangepast teneinde vergelijkbare strengheid te waarborgen voor de fabrikanten en voertuigcategorieën. Indien de WLTP niet vóór eind 2014 wordt goedgekeurd, moet de Commissie zo spoedig mogelijk overgaan tot wijziging van de in Verordening (EG) nr. 715/2007 bedoelde meetprocedures van de Unie teneinde rekening te houden met de reële CO₂-emissies van de voertuigen op de weg.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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

Amendement

(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 *impactbeoordeling* beoordeeld. Op basis *van die beoordeling* is geconcludeerd dat massa de nutsparameter moet zijn in de formules voor de 2020-doelstelling, *omdat fabrikanten hun planning tot 2020 hebben afgestemd op de voortzetting van*

toekomstige herziening te worden overwogen.

de huidige parameter. Niettemin zouden de lagere kosten en voordelen van de voetafdruk het gebruik ervan als nutsparameter na 2020 rechtvaardigen. Daarom is het voor een soepele overgang van massa naar voetafdruk in de toekomst passend om een formule op basis van voetafdrukgegevens te introduceren die na 2020 kan worden gebruikt door fabrikanten als een alternatief voor de formule die uitgaat van massa.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 bis) Broeikasgasemissies als gevolg van de energievoorziening, het fabriceren van voertuigen en het afval dat daarmee gepaard gaat, vormen een belangrijk bestanddeel van de huidige algemene koolstofvoetafdruk als gevolg van het vervoer over de weg, en zullen waarschijnlijk in de toekomst alleen maar verder toenemen. Daarom moeten er beleidsmaatregelen worden getroffen om fabrikanten optimale oplossingen aan te reiken, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met broeikasgasemissies ten gevolge van de winning van energie die wordt geleverd aan voertuigen, zoals elektrische en alternatieve brandstof, en waarbij ervoor wordt gezorgd dat met deze in een vroeg stadium ontstane emissies de voordelen van het verbeterde operationele energieverbruik van voertuigen, zoals beoogd door deze verordening, niet teniet worden gedaan. Daarom is het wenselijk dat de Commissie in de toekomstige herziening van deze verordening voor de periode na 2020 een wetgevende benadering overweegt waarin rekening wordt gehouden met de broeikasgasemissies als gevolg van de

Amendement 15

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 1 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) In artikel 1 wordt na de tweede alinea de onderstaande alinea ingevoegd:

"Voor de periode vanaf 2025 wordt bij deze verordening voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's een streefcijfer binnen een indicatief bereik tussen 68g CO₂/km en 78 g CO₂/km vastgesteld, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008."

Amendement 16

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 2

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 2 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 **500** in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe personenauto's heeft geproduceerd.'

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 **1000** in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe personenauto's heeft geproduceerd.

Amendement 17

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, onder f), wordt vervangen door:

"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 personenauto's te bepalen; voor de toepassing van dit punt is de *World Light Duty Test Procedure (WLTP)* van toepassing, indien mogelijk met ingang van de datum van inwerkingtreding van de relevante wijzigingen in de bij Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008 vastgestelde meetprocedures, en uiterlijk vanaf 1 januari 2017."

Amendement 18
Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 3 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Artikel 5 komt als volgt te luiden:

"Artikel 5

Superkrediet

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:

- 3,5 auto's in 2012;

- 3,5 auto's in 2013;

- 2,5 auto's in 2014;

- 2,5 auto's in 2015;

1 bis) 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, met een bovengrens van 2,5 gr CO₂/km per jaar per fabrikant, en als 1 personenauto vanaf 2024.

1 ter) Het is niet mogelijk een deel van of alle ongebruikte superkredieten over te dragen naar het volgende kalenderjaar".

Amendement 19

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) Na artikel 5 wordt het volgende artikel ingevoegd:

Schrappen

'Artikel 5 bis

Superkredieten voor de doelstelling van 95 g CO₂/km

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 20

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 8 – lid 4 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Artikel 8, lid 4, derde alinea, wordt vervangen door:

Het register en de kennisgeving worden openbaar gemaakt. De krachtens lid 1 door de lidstaten geregistreerde gegevens worden eveneens openbaar gemaakt ongeacht of ze in het register zijn opgenomen."

Motivering

De monitoring en rapportering zijn van essentieel belang om de naleving van de emissiedoelstellingen vast te stellen. De burgers moeten dit proces in elke fase kunnen volgen en moeten eraan deel kunnen nemen.

Amendement 21

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 een lidstaat als gevolg van de verificatie van de overeenstemming van de productie overeenkomstig 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 22

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4 quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 8 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"4 ter. De Commissie controleert de werkelijke, gemelde CO₂-emissiewaarden per type voertuig en fabrikant op grond van de beste beschikbare informatiebronnen en maakt in haar jaarlijkse controleverslagen openbaar hoe deze zich verhouden tot de waarden van de typegoedkeuringen."

Amendement 23

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 quinquies) In artikel 8, lid 5, wordt de tweede alinea vervangen door de volgende tekst:

"De Commissie onderzoekt alle gesignaleerde fouten en bevestigt of wijzigt uiterlijk op 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen. De kennisgevingen van fabrikanten en de bevestigingen of wijzigingen van de Commissie krachtens dit lid, en de kennisgevingen van de Commissie krachtens lid 6, worden openbaar gemaakt."

Motivering

De monitoring en rapportering zijn van essentieel belang om de naleving van de emissiedoelstellingen vast te stellen. De burgers moeten dit proces in elke fase kunnen volgen en moeten eraan deel kunnen nemen.

Amendement 24 **Voorstel voor een verordening**

Artikel 1 – punt 5
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 8 – lid 9 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

9. De Commissie ***stelt, middels uitvoeringshandelingen, gedetailleerde regels vast voor de monitoring- en de rapporteringsprocedures*** voor gegevens krachtens dit artikel en ***bij*** toepassing van bijlage II. ***Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.***

9. De Commissie ***is bevoegd overeenkomstig artikel 14 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de monitoring- en de rapporteringsprocedures*** voor gegevens krachtens dit artikel en ***de*** toepassing van bijlage II.

Amendement 25
Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie **stelt, middels uitvoeringshandelingen, gedetailleerde** regelingen **vast** voor de inning van de bijdragen voor buitenmatige emissies als bedoeld in lid 1. **Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.**

Amendement

3. De Commissie **is bevoegd overeenkomstig artikel 14 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de** regelingen voor de inning van de bijdragen voor buitenmatige emissies als bedoeld in lid 1.

Amendement 26
Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 8 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Artikel 12, lid 1, komt als volgt te luiden:

Op aanvraag door een toeleverancier of fabrikant wordt rekening gehouden met CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën of door een combinatie van innoverende technologieën ("innoverende technologiepakketten").

Deze technologieën worden alleen in aanmerking genomen indien de methode die gebruikt wordt voor de beoordeling ervan verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten kan opleveren.

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant

kan tot 7 g CO₂/km bedragen.

Deze bijdrage wordt aan elke fabrikant toegekend naar rato van het percentage voertuigen van de vloot van de fabrikant waarin deze innoverende technologieën zijn gebruikt."

Amendement 27

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 innoverende technologiepakketten** 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 28

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 9 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Artikel 12, lid 3, komt als volgt te luiden:

"(3) Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie of innoverend technologiepakket wil laten goedkeuren, dient bij de Commissie een rapport in, inclusief een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde

instantie. In geval van mogelijke interactie tussen de maatregel en een andere, reeds aangenomen innoverende technologie of een ander innoverend technologiepakket, wordt in het rapport melding van deze interactie gemaakt en in het verificatierapport geëvalueerd in hoeverre de interactie gevolgen heeft voor de vermindering die met elke maatregel wordt gerealiseerd."

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 9 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 12 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 9 quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 12 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"4 ter. De Commissie gaat uiterlijk 31 december 2013 over tot herziening van de in dit artikel bedoelde uitvoeringsvoorschriften voor innoverende technologieën of innoverende technologiepakketten met als

doel de aanvraag- en goedkeuringsprocedures zo nodig te stroomlijnen."

Amendement 31

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 10 – letter -a (nieuw)
Verordening (EG) nr. 443/2009
Artikel 13 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

-a) in lid 2 wordt de eerste alinea vervangen door:

"2. Uiterlijk 31 oktober 2020, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen om de M0 en F0 waarnaar hierin wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa of voetafdruk van nieuwe personenauto's in de voorafgaande drie kalenderjaren."

Amendement 32

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 10 – letter 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) Lid 3 komt als volgt te luiden:

"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, met als doel om, indien dat haalbaar is, uiterlijk vanaf 1 januari 2017 de WLTP als 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 33

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter b bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) aan lid 3 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Om te garanderen dat daadwerkelijke emissies adequaat worden weergegeven, en gemeten CO₂-waarden volledig vergelijkbaar zijn, zorgt de Commissie er in overeenstemming met artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 voor dat de elementen in de testprocedure die een beduidend effect hebben op de gemeten CO₂-emissies strikt worden gedefinieerd om het gebruik van flexibele marges in testcycli door fabrikanten tegen te gaan.

Wanneer variatie is toegestaan in factoren in de algemene testprocedure die van invloed zijn op de gemeten CO₂-emissies, zorgt de Commissie ervoor dat zij voor elk van de variabelen in de testprocedure een aanpassingsberekening opneemt, die zal worden gehanteerd om de gemeten waarden aan te passen ter compensatie van de variatie in de factoren en aldus de

gemeten emissies te normaliseren."

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter b ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3 – alinea 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b ter) aan lid 3 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Om te verifiëren of de CO₂-emissies van serievoertuigen overeenstemmen met de waarden van het goedgekeurde type, wordt gewaarborgd dat de waarden van de aerodynamische weerstand en de rolweerstand worden verkregen van het voertuig waarvoor de conformiteit van de productie wordt geverifieerd."

Motivering

Uit de experimentele gegevens blijkt dat het vaak niet mogelijk is de oorspronkelijke testwaarden van de uitroltest te reproduceren met een in serie geproduceerd voertuig. Het is daarom essentieel dat er met het voertuig waarvan de conformiteit van de productie wordt gecontroleerd een uitroltest wordt uitgevoerd om de aerodynamische weerstand en de rolweerstand vast te stellen en de waarden te leveren voor de dynamische test die een onderdeel vormt van de test van de conformiteit van de productie.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 10 – letter b quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3 – alinea 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b quater) aan lid 3 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Om te garanderen dat de daadwerkelijke emissies naar behoren worden weerspiegeld en dat gemeten CO₂-

waarden strikt te vergelijken zijn, zorgt de Commissie er overeenkomstig artikel 14, lid 3 van Verordening (EG) nr. 715/2007 voor dat elementen in de testprocedure die een significante invloed uitoefenen op de gemeten CO₂-emissie, nauwkeurig worden gedefinieerd. Om te verifiëren of de CO₂-emissies van serievoertuigen overeenstemmen met de waarden van het goedgekeurde type, worden de weerstandswaarden die zijn afgeleid van uitroltests voor het instellen van de dynamometer verkregen van het voertuig waarvoor de conformiteit van de productie wordt geverifieerd."

Motivering

Men is het er algemeen over eens dat de huidige testcyclus de echte rijomstandigheden niet correct weerspiegelt. De aan de consument verstrekte informatie is daarom onjuist en misleidend. Er moeten regelingen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de beoordelingen de daadwerkelijke emissies beter weerspiegelen. Deze regelingen zullen ook nog nodig zijn als de nieuwe "World Light Duty Test" wordt goedgekeurd.

Amendement 36

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 1 januari 2017 voltooit de Commissie een evaluatie van de specifieke emissiedoelstellingen in bijlage I en van de afwijkingen in artikel 11, teneinde vast te stellen:

- hoe voor 2025 op kosteneffectieve wijze een streefcijfer binnen een indicatief bereik tussen CO₂/km en 78g CO₂/km kan worden gehaald, tenzij een lager streefcijfer naar behoren gerechtvaardigd wordt tegen de achtergrond van het

gebruik van lage-emissietechnologieën en hun invoering op de markt en

- welke aspecten relevant zijn voor het halen van dat streefcijfer, inclusief de bijdrage voor overtollige emissies.

Op basis van deze herziening 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, overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om deze verordening te wijzigen op een manier die uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk, en sociaal gezien billijk en duurzaam is.

Amendement 37

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)

M₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

a = 0,0333.

Amendement

c) vanaf 2020:

moet een van de onderstaande formules worden gebruikt:

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

waarbij:

M = mass of vehicle in kilograms (kg)

M₀ = 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)

F₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

b = 17,6.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 13 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage I – punt 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 bis) In bijlage I wordt het volgende punt toegevoegd:

"2 bis. Een fabrikant past dezelfde nutsparameter (massa of voetafdruk) toe op alle door hem geproduceerde auto's. Als een fabrikant eenmaal heeft gekozen voor de voetafdruk als nutsparameter om vast te stellen in hoeverre hij zijn specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, mag hij de jaren daarop niet overstappen op het gebruik van massa als parameter."

Motivering

Als de auto-industrie de nutsparameter voor elk voertuigtype afzonderlijk zou kunnen bepalen, zou dat de algemene doelstelling te zeer verzwakken. Fabrikanten zouden dan eenvoudigweg bij elk voertuig kiezen voor de nutsparameter waarvoor de kleinste inspanning vereist is. Gewichtsvermindering als algemene strategie zou echter niet aangemoedigd worden.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 13 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage II – deel A – punt 1 – letter f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 ter) In bijlage II, deel A, punt 1, wordt het volgende punt toegevoegd:

"f bis) maximaal nettovermogen (kW);"

Motivering

Het maximaal nettovermogen (kW) is een belangrijke parameter die van invloed is op de CO₂ van het voertuig en die daarom moet worden geregistreerd.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 13 quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage II – deel A – punt 1 – letter f ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 quater) In bijlage II, deel A, punt 1, wordt het volgende punt toegevoegd:

"f ter) cilinderinhoud (cm³).

Motivering

De cilinderinhoud is een belangrijke parameter die van invloed is op de CO₂ van het voertuig en die daarom moet worden geregistreerd.

TOELICHTING

Het doel van dit voorstel is de totstandbrenging van nog een omvangrijke en economisch en ecologisch zinvolle reductie van de CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen door gebruik te maken van moderne aandrijfconcepten.

Sinds 2006 geldt een vlootwaarde van 160 g CO₂/km, vanaf 2015 een waarde van 130 g CO₂/km en nu 95 gram CO₂/km vanaf 2020: een zeer ambitieuze waarde. De rapporteur vindt het belangrijk om deze streefwaarde te halen, ook al gaat het hier om de grootste emissiereductie van de afgelopen jaren. Bovendien heeft de Commissie in COM(2012)393 voorgesteld de hellingscoëfficiënt voor de berekening van specifieke CO₂-emissies van nieuwe personenauto's in Verordening (EG) nr. 443/2009 te verlagen van $a = 0,0457$ tot $a = 0,0333$. Hiermee wordt de rechte lijn verder afgevlakt met 27%, waardoor fabrikanten van relatief grote premiumvoertuigen hogere kosten zullen maken dan fabrikanten van kleinere voertuigen. Maar gezien het feit dat vooral grotere voertuigen een voortrekkersrol spelen op het gebied van voertuigtechnologie, voelt de rapporteur zich verplicht een realistische stimuleringsregeling voor te stellen, die een impuls geeft tot de ontwikkeling en toepassing van nieuwe, milieuvriendelijker aandrijfconcepten. De begrotingen van de lidstaten mogen niet door deze stimuleringsregeling belast worden, in het bijzonder niet door kruissubsidies. Tegelijkertijd wil de rapporteur toezien op behoud van een breed spectrum van fabrikanten en nieuwe personenauto's, zodat eerlijke concurrentie tussen de fabrikanten van personenauto's mogelijk blijft. Bovendien moet de EU zich niet ten doel stellen de individuele vrijheid bij de keuze voor een auto door wetgeving in te perken.

Om consumenten te helpen vergelijkingen te maken, wordt het brandstofverbruik van elk model van elke fabrikant gemeten door middel van de gestandaardiseerde testprocedure, de NERC (nieuwe Europese rijcyclus). De Commissie en andere instellingen werken momenteel aan een nieuw alternatief, de WLTP (Worldwide Harmonised Light Duty Test Procedure), die de oude testcyclus moet vervangen en per 1 januari 2017 zou moeten worden ingevoerd.

Fabrikanten van nieuwe personenauto's en hun toeleveranciers moeten worden aangemoedigd technologieën en technologiepakketten (eco-innovaties) die het brandstofverbruik en de daarmee direct samenhangende CO₂-uitstoot verder terugdringen te certificeren en te incorporeren. Tot nog toe zijn er geen erkende eco-innovaties omdat de testprocedure te lang en te kostbaar is. De rapporteur meent daarom dat het noodzakelijk is vereenvoudiging van de erkenning van innoverende technologie of technologiepakketten te stimuleren. Zoals voorzien in Verordening (EG) nr. 443/2009 mag de totale bijdrage van deze technologie aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant maximaal 7 g CO₂/km zijn.

Aangezien nog niet kan worden voorzien welke alternatieve aandrijfconcepten consumenten zullen accepteren, is het niet zinvol om reeds in 2014 een voorstel tot herziening van de regeling voor de periode na 2020 in te dienen. De rapporteur is van mening dat een herbeoordeling van de toekomstige situatie op de markt pas na 2017 zinvol is.

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

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 'typegoedkeuringsemissies' en de daadwerkelijke emissies van nieuwe personenauto's, die volgens de Commissie mogelijk tussentijdse tussen 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 vervuulende 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

(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.

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 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)

(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 impactbeoordeling 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

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

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**.

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 te 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

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

Amendement

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

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 **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)

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

(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-emissiedoelstellingen 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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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

Amendement

(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 *impactbeoordeling* beoordeeld. **Op** basis

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*.

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 impactbeoordeling 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)

(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 voltooien 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

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

Amendement

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

Amendement

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*.

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 impactbeoordeling 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.

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

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.

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)

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

$a = 0,0333$.

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 = 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 Hélin, 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 Kraemer, 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 | |

28.3.2013

ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot 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: Eider Gardiazábal Rubial

BEKNOPTE MOTIVERING

De doelstelling tot 2020 voor auto's van 95 g CO₂ /km impliceert dat de jaarlijkse brandstofconsumptie moet worden teruggebracht met 27 % ten opzichte van de doelstelling van 130 g voor 2015. Hierdoor zal naar verwachting onderzoek en innovatie in de autobranche worden bevorderd, als gevolg waarvan groene groei en banen in de hand worden gewerkt, het internationale concurrentievermogen van de Europese industrie wordt verbeterd en tegelijkertijd de afhankelijkheid van de EU van olie-import afneemt.

Gezien de brede steun voor de doelstelling van dit wetgevingsvoorstel, stelt de rapporteur enkele amendementen voor om deze doelstellingen kracht bij te zetten:

i) De doelstelling na 2020

Een hiaat in het voorstel van de Commissie is het gebrek aan visie voor de periode na 2020. Hoewel het misschien niet mogelijk is de technologische ontwikkelingen tussen 2020 en 2025 precies te voorspellen, kan een doelstelling voor 2025 a) de auto-industrie plannings- en investeringszekerheid bieden; b) de markt voor zeer koolstofarme auto's een impuls geven; c) de mondiale voortrekkersrol van de EU in het maken van schonere en zuinigere auto's in stand houden; en d) een duidelijk politiek signaal afgeven over de behoefte aan blijvende emissiereducties. Het Europees Parlement heeft de mogelijkheid het debat over de periode na 2020 aan te sturen.

De rapporteur oppert een emissiedoelstelling voor 2025 binnen het bereik van 65 g CO₂ /km en 75 g CO₂ /km. In het wetgevingsvoorstel dat voor het eind van 2014 moet worden ingediend, moet de Commissie een precieze doelwaarde voorstellen, gezien de verwachte

invoering op de markt van technologieën die lage emissies genereren. Hierbij moet worden opgemerkt dat in de VS al een doelstelling voor 2025 is vastgesteld.

ii) Een alternatieve regeling voor superkredieten

In het Commissievoorstel wordt voor de periode tussen 2020 en 2023 een regeling van superkredieten gepresenteerd voor auto's die minder dan 35 g CO₂/km uitstoten met een vermenigvuldigingsfactor van 1,3, die beperkt wordt tot een cumulatief aantal van 20 000 voertuigen per fabrikant gedurende de looptijd van de regeling. Een zwak punt van superkredieten is dat autofabrikanten weliswaar worden aangespoord meer voertuigen met extreem lage emissies te produceren, maar tegelijkertijd de mogelijkheid hebben meer vervuilende auto's te verkopen, waarmee hun CO₂-doelstelling wordt ondermijnd.

De rapporteur stelt een alternatieve regeling van superkredieten voor die erop gericht is het proces om een groter aantal zeer koolstofarme auto's op de EU-markt te brengen mogelijk te maken en te versnellen, door fabrikanten die hebben geïnvesteerd in technologieën met lage emissies te stimuleren en te belonen. Fabrikanten van wie meer dan 5 % van de verkochte auto's emissiewaarden hebben die lager liggen dan 50 g CO₂/km worden beloond met een verhoging van hun emissiedoelstelling met 2 g (bijv. 97 g in plaats van 95 g CO₂/km), terwijl degenen die een verkoop van minder dan 4 % verwezenlijken 1 g worden gekort op hun emissiedoelstelling.

iii) Nutsparemet - massa tegenover voetafdruk

Het gewicht van een voertuig heeft weliswaar grote gevolgen voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot ervan, maar de nutsparemet op basis van massa is gehandhaafd in het Commissievoorstel. Uit de analyse in de effectbeoordeling blijkt dat voetafdruk in plaats van massa als uitgangspunt besparingen oplevert, omdat het produceren van lichte auto's niet voldoende wordt gestimuleerd met massa als parameter. Als daarentegen de voetafdruk wordt gebruikt, is de verleiding minder groot om veranderingen aan te brengen aan het ontwerp van auto's. Met de voetafdruk als parameter wordt het gebruik van lichte auto's om te voldoen aan de regelgeving gestimuleerd.

Ondanks de voordelen van de voetafdruk als uitgangspunt zou met een verandering van nutsparemet de doelstelling van planningszekerheid toch niet worden gehaald, omdat fabrikanten hoogstwaarschijnlijk hun planning tot 2020 hebben afgestemd op de voortzetting van de huidige parameter. Daarom stelt de rapporteur een tweeledige regeling voor waarin de voetafdruk vanaf 2016 kan worden gebruikt als alternatieve parameter in plaats van massa. Indien fabrikanten de keuze wordt gelaten tussen massa en voetafdruk resulteert dat in lagere kosten voor het verwezenlijken van hun doelstelling tot 2020.

iv) Discrepancies tussen typegoedkeuring en daadwerkelijke CO₂-emissies (testcyclus)

Een belangrijke bron van zorg is de groeiende kloof tussen de emissies in de typegoedkeuring en de daadwerkelijke emissies van nieuwe personenauto's. Uit literatuuronderzoek en informatie van typegoedkeuringsinstanties en testinstituten blijkt dat er steeds flexibelere marges worden gehanteerd om de CO₂-emissies van nieuwe voertuigen te verlagen. Voor personenauto's wordt geschat dat deze flexibiliteit de afgelopen tien jaar heeft geleid tot een

verlaging van CO₂-emissies in geregistreerde typegoedkeuringen van omstreeks 11 % (bandbreedte: 6 - 16 %), wat neerkomt op ten minste 1/3 van de reducties in de periode tussen 2002 en 2010 (9,3 g/km op een reductie van 26,8 g/km)¹.

De mogelijke gevolgen van flexibelere marges zijn niet alleen relevant vanuit het oogpunt van regelgeving. Reducties in de typegoedkeuringstest die niet voortkomen uit technologische verbeteringen aan voertuigen leiden niet tot minder brandstofverbruik tijdens het rijden op de weg. Dat betekent dat voertuigen voor eindgebruikers niet de beloofde brandstofbesparingen opleveren, waardoor consumenten dus de verkeerde informatie krijgen. De teleurstelling bij consumenten vanwege tegenvallende besparingen in het daadwerkelijke brandstofverbruik kan uiteindelijk leiden tot minder draagvlak voor het EU-beleid inzake CO₂-reductie. Daarnaast kunnen uiteenlopende flexibiliteitsgradaties bij fabrikanten oneerlijke concurrentie tot gevolg hebben.

De rapporteur benadrukt dat Verordening (EG) nr. 715/2007² moet worden gewijzigd om te garanderen dat in de testprocedure de emissies als gevolg van rijden op de weg adequaat worden weergegeven. In een aantal van onderstaande amendementen wordt dit probleem aan de orde gesteld.

AMENDEMENTEN

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

Amendement 1

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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

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

¹ Zie de volgende door de Commissie uitgevoerde onderzoeken:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf

² 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.

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.

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. *Studies in opdracht van de Commissie hebben echter aangetoond dat de testprocedures voor het meten van CO₂-emissies uit hoofde van die verordening geen eind hebben gemaakt aan het hanteren van flexibelere marges door fabrikanten, 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. Bijgevolg moet Verordening (EG) nr. 715/2007 dringend worden herzien, uiterlijk eind 2014, om te garanderen dat de testprocedures een accuraat beeld geven van de in werkelijkheid optredende CO₂-emissies bij het rijden op de weg.*

Amendement 2

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Teneinde zeer koolstofarme voertuigen/e-auto's sneller op de markt te brengen, moet in de hele Unie een passende infrastructuur worden ontwikkeld voor de levering van alternatieve brandstof en elektriciteit voor voertuigen, met inbegrip van een geconcentreerd netwerk van oplaadpunten op alle strategische locaties waar vele e-auto's verscheidene uren geparkeerd staan, bijvoorbeeld Park&Ride-parkeerplaatsen. De voertuigen moeten prioritair overtollige stroom uit wind- en/of zonne-energie opslaan. Bovendien wordt de invoering van alternerende nummerborden in heel

Europa aangeraden, om ervoor te zorgen dat voor korte trajecten meer gebruik kan worden gemaakt van e-pendelaarsvoertuigen.

Motivering

E-auto's zijn in het bijzonder zinvol om overtollige stroom uit wind- en/of zonne-energie op te slaan. Hiervoor ontbreekt evenwel de vereiste infrastructuur. Daarnaast kunnen alternerende nummerborden naar Duits/Oostenrijks voorbeeld een stimulans vormen om voor het (dagelijkse) pendelen een kleine e-auto te kopen, terwijl voor gezinsuitstapjes een grotere auto wordt gebruikt.

Amendement 3

**Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit
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 **1000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor buitenmatige emissies.

Motivering

Gezien de aanzienlijke administratieve rompslomp moet de uitzonderingsregeling gelden voor kleine fabrikanten die jaarlijks minder dan 1 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren.

Amendement 4

**Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit
Overweging 8**

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(8) In de verordening is bepaald dat de Commissie de testprocedures aan een 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 (**WLTP**) in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, **die zo snel mogelijk na de afronding ervan moet worden opgenomen in de wetgeving van de Unie. De Commissie moet overwegen of de WLTP bij de opname in de wetgeving van de Unie moet worden aangevuld met aanvullende bepalingen om te garanderen dat de testprocedure een accuraat beeld geeft van de CO₂-emissies bij het rijden op de weg.** 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.

Amendement 5

**Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit
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

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 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.

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 **voertuigmassa- en voetafdrukwaarde** 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 6

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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**.

Amendement

(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 **van die beoordeling** is geconcludeerd dat massa de nutsparameter moet zijn in de formules voor de 2020-doelstelling, **omdat fabrikanten hun planning tot 2020 hebben afgestemd op de voortzetting van de huidige parameter**. Niettemin zouden de lagere kosten en voordelen van **de** voetafdruk **het gebruik** als nutsparameter **na 2025 rechtvaardigen**. **Daarom is het voor een soepele overgang van massa naar voetafdruk op termijn passend om**

een formule op basis van voetafdrukgegevens te introduceren die na 2016 door fabrikanten kan worden gebruikt als een alternatief voor de formule die uitgaat van massa.

Motivering

Het grootste voordeel om voetafdrukgegevens als uitgangspunt te nemen in plaats van massa, is dat het produceren van lichte auto's om de CO₂-emissies te beperken, niet wordt afgestraft. Een lager gewicht wordt onder het huidige op massa gebaseerde systeem gestraft. Als een autofabrikant het gemiddelde gewicht van de geproduceerde auto's reduceert, dalen de emissiewaarden, maar wordt de te behalen doelstelling ook aangescherpt. Daardoor is het fabriceren van lichte auto's in het huidige regelgevingskader een bijzonder onaantrekkelijke strategie voor het bereiken van een lagere CO₂-uitstoot, met hoger brandstofverbruik en hogere CO₂-emissies als gevolg.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 bis) Broeikasgasemissies als gevolg van de energievoorziening, het fabriceren van auto's en het afval dat daarmee gepaard gaat, vormen een belangrijk bestanddeel van de huidige algemene koolstofvoetafdruk als gevolg van het vervoer over de weg, en zullen waarschijnlijk in de toekomst alleen maar verder toenemen. Daarom moeten er beleidsmaatregelen worden getroffen om fabrikanten optimale oplossingen aan te reiken, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met broeikasgasemissies ten gevolge van de winning van energie die wordt geleverd aan voertuigen, zoals elektrische en alternatieve brandstof, en waarbij ervoor wordt gezorgd dat met deze in een vroeg stadium ontstane emissies de voordelen van het verbeterde operationele energieverbruik van voertuigen, zoals beoogd door deze verordening, niet teniet worden gedaan. Daarom is het wenselijk dat de Commissie in de toekomstige

herziening van deze verordening voor de periode na 2020 een wetgevende benadering overweegt waarin rekening wordt gehouden met de broeikasgasemissies als gevolg van de energielevering en de levenscyclus van voertuigen.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 1 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 1 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) In artikel 1 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:

"In deze verordening is vastgesteld dat vanaf 2025 de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten vallen binnen het indicatieve bereik tussen 65 g CO₂/km en 75 g CO₂/km, zoals in detail staat weergegeven in artikel 13, lid 5."

Amendement 9

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 2

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 2 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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.'

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 **1000** in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe personenauto's heeft geproduceerd.'

Amendement 10

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

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 2020 tot en met 2023 en als 1 personenauto vanaf 2024.

2. *De verhoging van de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling op basis van de toepassing van de in lid 1 bedoelde vermenigvuldigingsfactor voor de periode 2020 tot en met 2023 mag voor elke fabrikant maximaal 2,5 g CO₂/km per jaar bedragen.*

Amendement 11

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 4 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 8 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 8 wordt het volgende lid 4 bis ingevoegd:

"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 aanzienlijk 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, wordt dienovereenkomstig aangepast in de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het volgende kalenderjaar."

Amendement 12

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 4 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 8 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 8 wordt het volgende lid 4 ter ingevoegd:

"4 ter. De Commissie controleert daadwerkelijk ontstane, gemelde CO₂-emissiewaarden per type voertuig en fabrikant op grond van de best beschikbare informatiebronnen, en maakt in haar jaarlijkse controleverslagen openbaar hoe deze zich verhouden tot de waarden van typegoedkeuringen.

Motivering

Een aantal bronnen geeft informatie over de gegevens van daadwerkelijk brandstofverbruik. Onder andere: gegevens die verzameld en gemeld zijn door particulieren over hun eigen brandstofverbruik; bijgehouden brandstofgebruik van leasevoertuigen; door consumenten-/automobilistenorganisaties uitgevoerde tests. Informatie uit deze en andere bronnen kan worden samengevoegd om een beeld te geven van de manier waarop de discrepantie tussen brandstofverbruik in de typegoedkeuring en het daadwerkelijke verbruik verandert, en om een vergelijking mogelijk te maken tussen de prestaties van voertuigen van verschillende fabrikanten.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10 – letter -a (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk 31 oktober 2014, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen om de M_0 waarnaar hierin wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van nieuwe personenauto's in de voorafgaande drie kalenderjaren.

Amendement

Uiterlijk 31 oktober 2014, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen om de M_0 **en** F_0 waarnaar hierin wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa **en voetafdruk** van nieuwe personenauto's in de voorafgaande drie kalenderjaren.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10 – letter b bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 13, lid 3, wordt de volgende alinea 1 bis ingevoegd:

"Om te garanderen dat daadwerkelijke emissies adequaat worden weergegeven, en gemeten CO₂-waarden volledig vergelijkbaar zijn, zorgt de Commissie er in overeenstemming met artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 voor dat de elementen in de testprocedure die een beduidend effect hebben op de gemeten CO₂-emissies strikt worden gedefinieerd om het gebruik van flexibele marges in testcycli door fabrikanten tegen te gaan."

Amendement 15

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10 – letter b ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3 – alinea 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 13, lid 3, wordt de volgende alinea 1 ter ingevoegd:

"Om te verifiëren of de CO₂-emissies van serievoertuigen overeenstemmen met de waarden van het goedgekeurde type, wordt gewaarborgd dat de waarden van de aerodynamische weerstand en de rolweerstand worden verkregen van het voertuig waarvoor de conformiteit van de productie is gecontroleerd."

Motivering

Het is essentieel dat er met het voertuig waarvan de conformiteit van de productie wordt gecontroleerd een uitroltest wordt uitgevoerd om de aerodynamische weerstand en de rolweerstand vast te stellen en de waarden te leveren voor de dynamische test die een onderdeel vormt van de test van de conformiteit van de productie. Dit zou ter vervanging dienen van de huidige situatie waarin de instellingen van de krachtmeter van het oorspronkelijke testvoertuig worden gebruikt. De reden hiervoor is dat uit de experimentele gegevens blijkt dat het vaak niet mogelijk is de oorspronkelijke testwaarden van de uitroltest te reproduceren met een in serie geproduceerd voertuig.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10 – letter b quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 13 wordt het volgende lid 3 bis ingevoegd:

"3 bis. De Commissie onderzoekt het eventuele voordeel dat CO₂-waarden van typegoedkeuringen tevens emissies omvatten die voortkomen uit het gebruik

van de belangrijkste energieverbruikende onderdelen van het voertuig, en doet in voorkomend geval voorstellen om dit in de periode na 2020 van kracht te laten worden."

Motivering

Energieverbruikende onderdelen zoals de airconditioning en de lichten blijven momenteel uitgeschakeld tijdens testprocedures.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10 – letter c

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 13 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Uiterlijk op **31 december 2015** evalueert de Commissie *op basis van de nieuwe World Light Duty Test Procedure (WLTP)* 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 *met het doel om uiterlijk in 2025 een doelstelling te behalen binnen het indicatieve bereik van 65 g CO₂/km en 75 g CO₂/km, tenzij een lagere doelstelling naar behoren gerechtvaardigd is tegen de achtergrond van het gebruik van technologieën die lage emissies genereren en hun invoering op de markt.*

Op grond van deze evaluatie, die een algemene beoordeling bevat van het effect op de auto-industrie en de daarvan afhankelijke sectoren, stelt de Commissie in voorkomend geval een voorstel op om de verordening zodanig te wijzigen dat deze kostenbesparend en zo neutraal mogelijk is op het vlak van concurrentie, en bijdraagt aan de verwezenlijking van de langetermijndoelstellingen van de Unie

in de strijd tegen klimaatverandering.

Als onderdeel van die evaluatie brengt de Commissie tevens verslag uit over de emissies die gekoppeld zijn aan de energietoevoer aan het voertuig en kan zij, in voorkomend geval, voorstellen doen om dergelijke emissies in aanmerking te nemen in het kader van deze verordening.

Alle eventuele veranderingen in de regelgevingsprocedure met toetsing voor de meting van specifieke CO₂-emissies, zoals voorzien in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008 worden volledig in aanmerking genomen door middel van een correlatie-exercitie.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 12

Verordening (EG) nr. 443/2009

Artikel 14 bis (nieuw) – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

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 **een periode van vijf jaar** met ingang van [de datum waarop deze verordening in werking treedt]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het verstrijken van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend verlengd met termijnen van dezelfde duur, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.**

Amendement 19

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 12 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage I – punt 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Bijlage I, punt 1, letter b) wordt
vervangen door:***

“(b) vanaf 2016:

***moet er gebruik worden gemaakt van een
van de onderstaande formules:***

***i) specifieke CO₂-emissies = 130 + a × (M
– M₀)***

waarbij:

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

***M₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2,
vastgestelde waarde***

a = 0,0457.

***ii) specifieke CO₂-emissies = 130 + b × (F
– F₀)***

waarbij:

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

***F₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2,
vastgestelde waarde***

b = 17,6”

Motivering

Ondanks de voordelen van de voetafdruk als uitgangspunt zou met een verandering in de nutsparameter geen planningszekerheid worden behaald, omdat fabrikanten hun planning tot 2015 hebben afgestemd op de huidige parameter. Daarom wordt er een tweeledig systeem voorgesteld waarin de voetafdruk kan worden gebruikt als een alternatief voor massa. Het bieden van deze keuzemogelijkheid aan fabrikanten kan resulteren in lagere totale kosten voor het halen van hun doelstelling, terwijl er tegelijkertijd een stimulans wordt geboden voor het produceren van lichtere auto's. b=17,6 is afkomstig uit de effectbeoordeling van de Commissie en komt overeen met een helling van 60 %, waardoor fabrikanten evenredig belast worden.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 13

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage I – punt 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) vanaf 2020:

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

waarbij:

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

M₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

a = 0,0333.

"c) vanaf 2020:

moet er gebruik worden gemaakt van een van de onderstaande formules:

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

waarbij:

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

M₀ = 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)

F₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

b = 17,6"

Motivering

Dit amendement beoogt hetzelfde doel als amendement 17. De formule voor de voetafdruk is aangepast aan de doelstelling voor 2020 (95 g CO₂/km).

Amendement 21

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 13 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage I – punt 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In bijlage I wordt het volgende punt 2 bis ingevoegd:

Een fabrikant past dezelfde nutsparameter (massa of voetafdruk) toe op alle door hem geproduceerde auto's.

Motivering

Fabrikanten hebben de keuze tussen massa en voetafdrukgegevens als nutsparameter om vast te stellen in hoeverre zij voldoen aan hun CO₂-doelstelling. Als zij die keuze zouden hebben voor elk type door hen geproduceerd voertuig, zou dat leiden tot een maximale verzwakking van het algehele ambitieniveau zonder een sterke stimulans om het gewicht te verminderen. Ze zouden dan eenvoudigweg bij elk voertuig kiezen voor de nutsparameter waarvoor de kleinste inspanning vereist is. Ze zouden in dat geval dus niet worden aangemoedigd om de vermindering van het gewicht als algemene strategie toe te passen.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 13 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 443/2009

Bijlage I – punt 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In bijlage I wordt het volgende punt 2 ter ingevoegd:

Als een fabrikant eenmaal heeft gekozen voor de voetafdruk als nutsparameter om vast te stellen in hoeverre hij zijn specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, mag hij de jaren daarop niet overstappen op het gebruik van massa als parameter.

Motivering

Als een fabrikant eenmaal heeft gekozen voor de voetafdruk om te beoordelen in hoeverre hij voldoet aan zijn CO₂-doelstelling, mag hij de jaren daarop niet overstappen op het gebruik van massa als parameter. Dit dient ter voorkoming van dubieuze stimulansen om wijzigingen aan te brengen in het ontwerp van de auto waardoor het behalen van de CO₂-doelstelling en de economische voordelen die daaruit voortvloeien zouden worden ondermijnd.

PROCEDURE

| | |
|---|---|
| Titel | Modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO ₂ -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 | TRAN 11.9.2012 |
| Rapporteur voor advies Datum benoeming | Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012 |
| Behandeling in de commissie | 19.2.2013 |
| Datum goedkeuring | 26.3.2013 |
| Uitslag eindstemming | +: 37 -: 5 0: 0 |
| Bij de eindstemming aanwezige leden | Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto |
| Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s) | Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke |

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) | | |
| Datum indiening bij EP | 11.7.2012 | | |
| Commissie ten principale Datum bekendmaking | ENVI 11.9.2012 | | |
| Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking | ITRE 11.9.2012 | IMCO 11.9.2012 | TRAN 11.9.2012 |
| Geen advies Datum besluit | IMCO 18.9.2012 | | |
| Medeverantwoordelijke commissie(s) Datum bekendmaking | ITRE 17.1.2013 | | |
| Rapporteur(s) Datum benoeming | Thomas Ulmer 20.9.2012 | | |
| Behandeling in de commissie | 19.2.2013 | 20.3.2013 | |
| Datum goedkeuring | 24.4.2013 | | |
| Uitslag eindstemming | +: -: 0: | 45 17 1 | |
| Bij de eindstemming aanwezige leden | Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils | | |
| Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s) | Nikos Chrysogelos, Minodora Cliveti, Vicky Ford, Gaston Franco, Julie Girling, Rebecca Harms, Judith A. Merkies, Justas Vincas Paleckis, Sophocles Sophocleous, Kathleen Van Brempt, Andrea Zannoni | | |
| Datum indiening | 30.4.2013 | | |