



Zittingsdocument

A8-0354/2018

25.10.2018

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Bas Eickhout

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 ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrenge met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	47
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME.....	50
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE	76
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	77

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (COM2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2018)0284),
 - 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 (C8-0197/2018),
 - 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 17 oktober 2018¹,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's van,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en het advies van de Commissie vervoer en toerisme (A8-0354/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) *De Europese strategie voor emissiearme mobiliteit heeft een duidelijke ambitie: tegen 2050 moeten de*

Amendement

(1) *Het koolstofvrij maken van de vervoersector moet worden versneld en tegen 2050 moet er een duidelijke trend*

¹ Nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.

broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar volledig emissievrij vervoer. Tevens moeten de emissies door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd.

zijn naar een emissievrij vervoer om de verbintenissen na te komen die de Unie is aangegaan tijdens de 21e Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC). Tevens moeten de emissies door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd **aangezien zij de oorzaak zijn van het voortijdig overlijden van 400 000 Europese burgers per jaar en het milieu vervuilen. Hiervoor is zowel een verdere vermindering van de emissies van conventionele verbrandingsmotoren na 2020 vereist, als ook de inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die ontwikkeld, geproduceerd en op de markt gebracht moeten worden zodat zij tegen 2030 een aanzienlijk marktaandeel in de Unie hebben.**

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen moet bijdragen aan de oplossing van belangrijke stedelijke mobiliteitsproblemen. De keuze van fabrikanten voor dit soort voertuigen is niet alleen essentieel om de CO₂-uitstoot van het wegvervoer te verminderen, maar ook cruciaal voor de doeltreffende vermindering van luchtverontreinigende stoffen en excessieve geluidsniveaus in steden en stedelijke gebieden.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei¹⁹ en november 2017²⁰ twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar *schone*, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.

¹⁹ Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017) 283 final.

²⁰ Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt, COM(2017) 675 final.

Amendement

(2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei¹⁹ en november 2017²⁰ twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar *emissievrije*, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.

¹⁹ Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017)0283 final.

²⁰ Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt, COM(2017)0675 final.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en *het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast te maken* om

Amendement

(3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender *en* Europese banen zekerder *te maken*, en *de sector tegen 2050 duidelijk op het pad naar*

het *probleem* van de *klimaatverandering aan te pakken. Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO₂-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.*

emissievrij vervoer te brengen, in volledige overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs. Om een goed evenwicht te vinden tussen het versterken van de inspanningen om de CO₂-emissies en de luchtvervuiling terug te dringen, de innovatie in de EU-automobielsector te stimuleren en het mededingingsvermogen van de Unie te versterken, is de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden vereist.

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017)0479 final.

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017)0479 final.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Deze verordening biedt, ***naast de CO₂-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen***, een duidelijk traject voor CO₂-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste ***40 %*** te verminderen ten opzichte van 1990, ***zoals onderschreven in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en tijdens de zitting van de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie krachtens de Overeenkomst van Parijs.***

²² Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte

Amendement

(4) Deze verordening biedt, ***met Verordening (EU) .../... van het Europees Parlement en de Raad²²***, een duidelijk traject voor CO₂-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste ***55 %*** te verminderen ten opzichte van 1990, ***wat noodzakelijk is om in overeenstemming te zijn met de Overeenkomst van Parijs.***

²² Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte

bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]).

bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]).

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 CO₂-emissiereductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoersector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 en daarna. Een dergelijke stapsgewijze benadering geeft de sector ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme en emissievrije voertuigen niet mag worden uitgesteld.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelssysteem van de Unie. De emissies van de wegvervoersector **vormen een groot deel** van de **totale emissies van die sectoren** en **liggen** nog steeds ver boven de niveaus van 1990. Mochten de

(5) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelssysteem van de Unie. De emissies van de wegvervoersector **waren goed voor 25 %** van de **broeikasgasemissies van de Unie in 2016, waarbij zij voor het derde jaar op rij zijn**

emissies van de wegvervoersector verder toenemen, dan zouden de verminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt.

toegenomen en nog steeds ver boven de niveaus van 1990 *liggen*. Mochten de emissies van de wegvervoersector verder toenemen, dan zouden de verminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

banen worden gecreëerd.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Met behulp van reeds beschikbare technologieën zou de brandstofefficiëntie van vrachtwagens tot 18 % kunnen worden verbeterd, waardoor vervoerders 5 700 EUR per jaar zouden kunnen besparen. Deze technologieën worden slechts bij ongeveer 15 % van de nieuwe vrachtwagens toegepast, voornamelijk omdat fabrikanten deze technologieën grotendeels in de vorm van dure extra opties aanbieden.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

(12 bis) *Een maatschappelijk aanvaardbare en rechtvaardige overgang naar emissievrije mobiliteit tegen 2050 vereist dat in de volledige waardeketen van de automobielsector veranderingen worden doorgevoerd, waarbij mogelijk ongunstige gevolgen voor burgers en regio's in alle lidstaten in aanmerking worden genomen. Het is belangrijk rekening te houden met de maatschappelijke gevolgen van de overgang en proactief te zijn bij de aanpak van de implicaties voor de werkgelegenheid. Het is daarom uiterst belangrijk dat de huidige maatregelen tevens vergezeld gaan van gerichte programma's op Unie-, nationaal en regionaal niveau voor de omscholing, bijscholing en het opnieuw inzetten van werknemers, alsmede opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk, die worden uitgevoerd in nauwe samenspraak met de sociale partners en de bevoegde autoriteiten.*

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 12 ter (nieuw)

(12 ter) *Er moet met spoed opladen- en tankinfrastructuur tot stand komen om vertrouwen te wekken bij consumenten ten aanzien van emissievrije en emissiearme voertuigen, en bovendien moeten de verscheidene steuninstrumenten, zowel op het niveau van de Unie als van de lidstaten, effectief samenwerken om grote publieke en private investeringen te mobiliseren.*

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 12 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 quater) In de strategie voor emissiearme mobiliteit is benadrukt hoe belangrijk het is ervoor te zorgen dat de voor elektrische voertuigen gegenereerde stroom afkomstig is van duurzame energiebronnen en dat er zo snel mogelijk op Unieniveau een initiatief voor de lange termijn wordt gestart met betrekking tot de accu's van de volgende generatie. Om ervoor te zorgen dat deze doelstellingen worden gehaald moet de financiering van technologisch onderzoek met betrekking tot de productie, het beheer en de verwijdering van accu's van elektrische motoren worden opgeschroefd om die motoren steeds milieuvriendelijker te maken.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 12 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 quinquies) De meeste vrachtvervoerondernemers in de Unie zijn kleine en middelgrote ondernemingen met een beperkte toegang tot financiering. Toekomstige oplossingen moeten derhalve kostenefficiënt en evenwichtig zijn. Een sterke stimulansstructuur en EU-financieringsmechanismen zijn van essentieel belang om de introductie van zuinigere voertuigen te ondersteunen.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 13

(13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, ***zullen*** de ***simulatiETOOL*** VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd.

(13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, ***alsook de ontwikkeling van de werkelijke representativiteit van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO₂-emissies, zullen het simulatie-instrument*** VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd, ***en moeten voldoende middelen beschikbaar worden gesteld. Gezien de rol die deze nieuwe technologieën kunnen spelen voor het potentieel om de CO₂-emissies in de vervoersector te verminderen, dient de beoordeling in 2022 de ontwikkeling van het simulatie-instrument VECTO volledig in aanmerking te nemen.***

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 14

(14) Op grond van Verordening (EU) ***2018/...*** van het Europees Parlement en de Raad²⁵ moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO₂-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar.

(14) Op grond van Verordening (EU) ***2018/956*** van het Europees Parlement en de Raad²⁵ moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO₂-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar.

(Deze wijziging geldt voor de gehele wetstekst. Bij aanneming van dit amendement moet deze wijziging in de

gehele tekst worden doorgevoerd.)

²⁵ Verordening (EU) **2018/...** van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, PB L [...] van [...], blz. [...].

²⁵ Verordening (EU) **2018/956** van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (**PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1**).

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO₂-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen in 2019, die de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelt. Voor 2030 moet ***ook een reductiedoelstelling*** worden ***vastgesteld***, op basis van een in 2022 uit te voeren beoordeling, ***die het ambitieniveau van deze verordening niet mag verlagen en waarbij er rekening mee wordt gehouden dat*** er meer onzekerheden zijn over de toepassing van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) ***Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof voor diesel beschikbaar voor***

Amendement

(16) ***Overeenkomstig de doelstellingen van deze verordening dient als onderdeel van nationale beleidskaders voor de***

zware bedrijfsvoertuigen. De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de CO₂-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO₂-emissies in vergelijking met dieselveertuigen. Het CO₂-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofdioxide en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te worden voorzien in de verdere uitrol van efficiënte, technologieneutrale en adequate tank- en oplaadinfrastructuur.

Motivering

Om aan de doelstellingen van deze verordening te kunnen voldoen, is het van cruciaal belang om voor de nodige investeringszekerheid te zorgen voor aanbieders van infrastructuur en voor de uitrol van adequate technologieneutrale infrastructuur.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17 bis) Met betrekking tot de werkvoertuigen en de voertuigen van de categorieën M2 en M3 moet de Commissie zo snel mogelijk de technische criteria specificeren voor de definitie van het professionele doel van een voertuig en voor de definitie van onder deze verordening vallende bussen.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 17 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17 ter) Er dient een valideringsmechanisme voor de uitgangswaarden van 2019 te worden ontwikkeld om de nauwkeurigheid en voordelen van deze verordening te waarborgen.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(20 bis) Om te zorgen voor flexibiliteit in het stimuleringsmechanisme voor de ontwikkeling van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen moeten onderling verbonden fabrikanten de mogelijkheid hebben een groep te vormen op een open, transparante en niet-discriminerende basis. De looptijd van een overeenkomst tot groepsvorming mag ten hoogste vijf jaar bedragen, maar kan verlengd worden. De Commissie moet beschikken over de bevoegdheid om specifieke regels en voorwaarden vast te stellen voor onderling verbonden fabrikanten om een groep te vormen op een open, transparante en niet-discriminerende basis, in overeenstemming met het mededingingsrecht van de Unie.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 21

(21) ***Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken, een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal*** voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁶ inzake schone voertuigen.

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

(21) ***Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit en het voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen²⁶, moet voor 2025 en 2030 een benchmark vastgesteld worden voor het aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van fabrikanten.***

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017)0653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

(21 bis) ***Het minimaal aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen moet worden bepaald om investeringszekerheid te waarborgen voor aanbieders en fabrikanten van oplaadinfrastructuur teneinde de snelle inzet van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie te bevorderen, terwijl wordt voorzien in enige mate van flexibiliteit voor de***

fabrikanten om over hun investeringstermijn te beslissen. Een mechanisme moet worden ingevoerd om fabrikanten te stimuleren om zo snel mogelijk emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie te brengen.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke *emissies van* een fabrikant *moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO₂-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende besparingen een maximumwaarde gelden.*

Amendement

(22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke *CO₂-emissiedoelstelling voor* een fabrikant *moet zijn prestatie ten opzichte van de benchmark voor 2025 en 2030 voor emissievrije en emissiearme voertuigen in aanmerking worden genomen. Om de ontwikkeling en inzet van dergelijke voertuigen te stimuleren en tegelijkertijd te voorkomen dat de milieudoelstellingen en de efficiëntie van conventionele interne verbrandingsmotoren worden afgezwakt, moet voor de daaruit voortvloeiende aanpassingen een maximumwaarde gelden.*

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Ook kleine vrachtauto's, *bussen en touringcars* die niet aan de CO₂-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de

Amendement

(24) Ook kleine vrachtauto's *en andere categorieën zware bedrijfsvoertuigen* die *nog* niet aan de CO₂-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van

steden. *Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars.*

luchtverontreinigingsproblemen in de steden.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) Aangezien emissievrije bussen al op de markt worden aangeboden en worden gestimuleerd met op de vraagzijde gerichte maatregelen, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten, moet een bindend streefcijfer van 50 % in 2025 en 75 % in 2030 worden vastgesteld van emissievrije stadsbussen in het wagenpark van nieuwe stadsbussen van fabrikanten, met het oog op een voldoende marktaanbod van dergelijke voertuigen in de Unie.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en -schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige

(29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en -schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige

emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, **moet** de bijdrage hoger **zijn** dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 vastgestelde methode.

emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, **is het van belang dat** de bijdrage **altijd** hoger **is** dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen **voor overtollige emissies** worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. **Die bijdragen moeten, in nauwe samenwerking met de sociale partners en bevoegde autoriteiten, worden gebruikt ter ondersteuning van de rechtvaardige overgang van de automobielsector naar emissievrije mobiliteit alsook innovatieve oplossingen die de snelle inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen stimuleren.** De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis} vastgestelde methode.

^{1 bis} Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Overweging 30

Door de Commissie voorgestelde tekst

(30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening

Amendement

(30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening

worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/... **[monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen]** op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/**956** op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt. **Consumenten en het publiek hebben er belang bij te weten welke fabrikanten voldoen aan de nieuwe emissienormen en welke niet.**

Amendement

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

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

(33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO₂-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO₂-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies²⁷ voor lichte bedrijfsvoertuigen is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens.

²⁷ Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

Amendement

(33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO₂-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO₂-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies²⁷ voor lichte bedrijfsvoertuigen is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens. ***Wanneer een significante kloof tussen werkelijke emissiewaarden en de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden wordt vastgesteld, moet de Commissie de bevoegdheid hebben om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant en, indien nodig, de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor 2019 die voor de naleving van deze verordening worden gebruikt, dienovereenkomstig aan te passen.***

²⁷ Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Overweging 34 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(34 bis) In haar verslag van 2022 moet de Commissie ook de mogelijkheid beoordelen van de ontwikkeling van een methode voor de evaluatie van de CO₂-emissies tijdens de volledige levenscyclus van zware bedrijfsvoertuigen. Op grond van die evaluatie moet de Commissie, indien nodig, rapportageverplichtingen voor fabrikanten voorstellen en de noodzakelijke voorschriften en procedures voor die rapportages specificeren.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(36) De uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot **artikel 8, lid 3, artikel 9, lid 3, artikel 11, lid 3, en artikel 12, lid 2,** moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.

(36) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot het bepalen van de middelen voor het innen van de bijdragen voor overtollige emissies, het vaststellen van gedetailleerde voorschriften voor het rapporteren van afwijkingen in de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen die in gebruik zijn, het publiceren van gegevens, het vaststellen van nadere regels voor de procedures voor het rapporteren van gegevens uit brandstofverbruiksmeters alsook het vaststellen van een methode voor het definiëren van een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen. Deze

uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.

²⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

²⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst

(37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies ***krachtens artikel 12, lid 2***, en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²⁹. ***Om*** met name te zorgen voor

Amendement

(37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen ***en aan te vullen***, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de ***vaststelling van de technische criteria voor het definiëren van het professionele doel van een voertuig en voor de definitie van stadsbussen, de vaststelling van nadere regels en voorwaarden die onderling verbonden fabrikanten de mogelijkheid geven om een groep te vormen, de vaststelling van een procedure voor het jaarlijks testen van een representatieve steekproef van onderdelen, eenheden en systemen, de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies, de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg*** en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de

gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, **dienen** het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde **moment te ontvangen** als de deskundigen van de lidstaten, en **dienen** hun deskundigen **stelselmatig** toegang **te hebben** tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.

²⁹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²⁹. Met name **om** te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, **ontvangen** het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde **tijdstip** als de deskundigen van de lidstaten, en **hebben** hun deskundigen **systematisch** toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.

²⁹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2030 haar broeikasgasemissies in de in artikel 2 van Verordening (EU) 2018/... [**verordening inzake de verdeling van de inspanningen**] bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken en om een goede werking van de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening CO₂-**emissienormen** voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO₂-emissies van het

Amendement

Om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2030 haar broeikasgasemissies in de in artikel 2 van Verordening (EU) 2018/842 bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken en om een goede werking van de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening **CO₂-emissieprestatievoorschriften** voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO₂-emissies van het wagenpark van

wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO₂-emissies als volgt worden verminderd:

nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO₂-emissies als volgt worden verminderd:

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met **15** %;

Amendement

a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met **20** %;

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste **30** %, behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13.

Amendement

b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste **35** %, behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit en het voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt en in de infrastructuur van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, stelt deze verordening in artikel 5 een benchmark vast voor het aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van alle fabrikanten voor 2025 en 2030.

De specifieke CO₂-emissies worden aangepast op basis van de prestaties ten opzichte van de benchmark, overeenkomstig bijlage I, punt 4.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Met het oog op het passende niveau van het aanbod van emissievrije stadsbussen met betrekking tot maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, zoals doelstellingen van overheidsopdrachten, stelt deze verordening een bindend minimaandeel van emissievrije stadsbussen in het wagenpark van nieuwe stadsbussen van fabrikanten vast:

a) 50 % van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029;

b) 75 % vanaf 1 januari 2030.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 - inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Deze verordening is van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken:

Deze verordening is *als eerste stap* van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken:

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 5 en *punt 2.3 van bijlage I* zijn

Artikel 1, lid 2 bis, artikel 5, en bijlage I,

tevens van toepassing op voertuigen van **de categorieën M2 en M3 en op voertuigen van** categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben.

punt 4, zijn tevens van toepassing op voertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 **van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis}** vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben. **Voorts is artikel 1, lid 2 ter, van toepassing op voertuigen van de categorieën M2 en M3 die aan de in lid 2 bis van dit artikel bedoelde technische criteria voldoen.**

^{1 bis} Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 15 uiterlijk 1 juli 2019 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van deze verordening middels de vaststelling van de technische criteria voor de definitie van het professionele doel van een voertuig en voor de definitie van onder deze verordening vallende stadsbussen.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter h

(h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van goederen bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, waarvoor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt 2.1 van bijlage I bij deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening;

(h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van goederen bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, **waarvan het professionele doel is vastgesteld op grond van de overeenkomstig artikel 2, lid 2 bis, vastgestelde technische criteria**, waarvoor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt 2.1 van bijlage I bij deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening;

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter k

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO₂-emissies die **minder dan 350 g CO₂/km bedragen** zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1 van bijlage I;

(k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO₂-emissies, **zoals bepaald overeenkomstig bijlage I, punt 2.1, die lager zijn dan 50 % van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van elke subgroep**, zoals bepaald overeenkomstig **bijlage I**, punt 3;

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter n bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

n bis) "stadsbus": een voertuig van de categorie M2 of categorie M3 bestemd voor het vervoer van personen, waarvan de technische criteria overeenkomstig artikel 2, lid 2 bis, zijn vastgesteld.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) de overeenkomstig artikel 5 bepaalde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

Schrappen

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Vanaf 2020 en in elk daaropvolgend kalenderjaar bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke fabrikant de in artikel 4, onder b), bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen voor het voorgaande kalenderjaar.

Met ingang van 1 januari 2025 wordt het specifieke aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant in een kalenderjaar getoetst aan de volgende waarden:

vanaf 2025: ten minste 5 %;

vanaf 2030: 20 %, behoudens de evaluatie ingevolge artikel 13.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen houdt rekening met het aantal en de CO₂-emissies van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant in een kalenderjaar, met inbegrip van emissievrije voertuigen van

Schrappen

de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, alsook emissievrije en emissiearme werkvoertuigen.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen wordt berekend overeenkomstig punt 2.3 van bijlage I.

Amendement

Schrappen

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van lid 1 worden de emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen als volgt geteld:

- a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig telt als twee voertuigen;*
- b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO₂-emissies ervan en de emissiedrempel van 350 g CO₂/km.*

Amendement

Om aan de in lid 1 vermelde doelstellingen te voldoen, is deze verordening ook van toepassing op voertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), van deze verordening beschreven kenmerken hebben.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3

3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën tot die factor kan de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant met hoogstens 1,5 % verlagen.

Schrappen

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Het in lid 1, onder a), bedoelde CO₂-reductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1 **van bijlage I** bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies en de onder a) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onder b) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030.

2. Het in lid 1, onder a), bedoelde CO₂-reductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig **bijlage I**, punt 5.1, bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel **I, lid 1**, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies en de onder a) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onder b) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030.

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 7 bis

Groepsvorming

1. Onderling verbonden fabrikanten kunnen met het oog op de nakoming van hun verplichtingen uit hoofde van artikel 5 een groep vormen.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening middels de vaststelling van specifieke voorschriften en voorwaarden die onderling verbonden fabrikanten de mogelijkheid bieden een groep te vormen op een open, transparante en niet-discriminerende basis.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:

(Bijdrage voor overtollige emissies) =
(Overtollige emissies
x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)

Amendement

1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie **de fabrikant of de groepsbeheerder, naar gelang van het geval**, een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:

(Bijdrage voor overtollige emissies) =
(Overtollige emissies
x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)

De Commissie zorgt ervoor dat de bijdrage voor overtollige emissies altijd hoger is dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen als bedoeld in artikel 1, lid 1, te verwezenlijken.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de

Amendement

4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. **Deze**

algemene begroting van de Unie.

bijdragen worden aangewend ter aanvulling van Uniemaatregelen en nationale maatregelen, teneinde, in nauwe samenwerking met de sociale partners en de bevoegde autoriteiten, het ontwikkelen van vaardigheden en het herverdelen van werknemers in de automobielsector in alle getroffen lidstaten te bevorderen, in het bijzonder in de gebieden en de gemeenschappen die het zwaarst getroffen worden door de overgang, en zo bij te dragen aan een rechtvaardige overgang naar emissievrije en emissiearme mobiliteit.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant **rekening met die afwijkingen**.

Amendement

2. De Commissie houdt **rekening met die afwijkingen** bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant, **en bij de aanpassing, indien nodig, van de referentiewaarden van CO₂-emissies van 2019, berekend overeenkomstig bijlage I, punt 3.**

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Teneinde de nauwkeurigheid van de door fabrikanten overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 en Verordening (EU) 2017/2400 gerapporteerde gegevens te waarborgen is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening middels de vaststelling van een procedure voor het met ingang van

2019 jaarlijks testen van een representatieve steekproef van de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 gespecificeerde onderdelen, afzonderlijke technische eenheden en systemen van de voertuigen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen. De resultaten van die tests worden vergeleken met de gegevens die door de fabrikanten krachtens Verordening (EU) 2017/2400 zijn ingevoerd en, indien systematisch onregelmatigheden worden geconstateerd, worden hun overeenkomstig bijlage I, punt 2.7 berekende gemiddelde specifieke emissies, en, indien nodig, de overeenkomstig bijlage I, punt 3, berekende referentiewaarden van de CO₂-emissies van 2019, aangepast.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) vanaf 2020: **de** in artikel 5 bedoelde **factor voor** emissievrije en emissiearme voertuigen;

Amendement

(b) vanaf 2020: **voor elke fabrikant zijn** in artikel 5, **lid 1**, bedoelde **specifieke aandeel** emissievrije en emissiearme **zware bedrijfsvoertuigen in het voorgaande kalenderjaar**;

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Artikel 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Artikel 11

Werkelijke CO₂-emissies en werkelijk energieverbruik

1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde

Amendement

Artikel 11

Werkelijke CO₂-emissies en werkelijk energieverbruik

1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde

waarden voor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. ***Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.***

2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste ***niet-persoonsgebonden*** gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

3. De Commissie ***kan*** door middel van uitvoeringshandelingen de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde ***maatregelen vaststellen***. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de

waarden voor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid.

2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn, ***inclusief voor derden ten behoeve van onafhankelijke tests***, over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen, ***gebaseerd op gegevens van genormaliseerde totaalverbruikmeters***.

2 bis. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 15 uiterlijk 31 december 2019 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van deze verordening middels de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg die ervoor zorgt dat de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen op de weg de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 en Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens met niet meer dan 10 % overschrijden. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant en, indien nodig, bij de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van 2019 rekening met elke afwijking die deze drempel overschrijdt.

2 ter. De Commissie zorgt ervoor dat het publiek wordt ingelicht over hoe de in lid 1 bedoelde werkelijke representativiteit zich in de loop der tijd ontwikkelt.

3. De Commissie ***stelt*** door middel van uitvoeringshandelingen de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde ***specifieke voorschriften betreffende de procedures voor het rapporteren van***

in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

gegevens van totaalverbruikmeters vast.
Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1. Om ervoor te zorgen dat de technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de specifieke emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, ***zorgt*** de Commissie ***voor de voortdurende en tijdige actualisering van het simulatie-instrument VECTO, en is zij*** bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de volgende bepalingen van de bijlagen I en II te wijzigen:

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 ***vast te stellen*** CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid

Amendement

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1, ***aan te passen*** CO₂-reductiedoelstelling voor 2030, ***indien nodig, de ingevolge artikel 5 aan te passen benchmark voor 2030 voor het aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen, indien nodig,*** en de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen

van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens **en werkvoertuigen zoals vuilniswagens**. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor **de inzet van** emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen, **de uitrol van de noodzakelijke oplaad- en tankinfrastructuur, de mogelijkheid van de invoering van CO₂-normen voor motoren, met name voor werkvoertuigen, de verschillende voertuigcombinaties die de op nationaal vervoer toepasselijke standaardafmetingen overschrijden, zoals modulaire concepten, de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden, alsmede een beoordeling van de actualisering van het VECTO-simulatie-instrument**. Het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie wordt bijgestaan door het **xxx-comité, ingesteld bij Verordening (EU) 2018/... [governance]**. Dat comité is een comité in de zin van

Amendement

1. De Commissie wordt bijgestaan door het **bij artikel 26 van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis} ingestelde Comité klimaatverandering**. Dat comité is

Verordening (EU) nr. 182/2011.

een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

^{1 bis} Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13);

Motivering

Het voorstel behoudt de bestaande comitéstructuur en is in overeenstemming met de nieuwe verordening inzake de governance van de energie-unie, die het Comité klimaatverandering zal handhaven voor de afzonderlijke stukken klimaatwetgeving.

Amendement 63

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in artikel 10, lid 2, en artikel 12, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement

2. De in artikel 2, *lid 2 bis*, *artikel 7 bis*, *artikel 9, lid 3 bis*, *artikel 10, lid 2*, *artikel 11, lid 2 bis*, en artikel 12, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement 64

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Het Europees Parlement of de Raad

Amendement

3. Het Europees Parlement of de Raad

kan de in artikel 10, lid 2, en artikel 12, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handeling onverlet.

kan de in artikel 2, *lid 2 bis*, *artikel 7 bis*, *artikel 9, lid 3 bis*, *artikel 10*, lid 2, *artikel 11, lid 2 bis*, en artikel 12, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handeling onverlet.

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Een overeenkomstig artikel 10, lid 2, en artikel 12, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad tot twee maanden verlengd.

Amendement

6. Een overeenkomstig artikel 2, *lid 2 bis*, *artikel 7 bis*, *artikel 9, lid 3 bis*, *artikel 10*, lid 2, *artikel 11, lid 2 bis*, en artikel 12, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad tot twee maanden verlengd.

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – alinea 1 Verordening (EG) nr. 595/2009 Artikel 5 – lid 4 – letter l

een procedure om aan de hand van passende en representatieve voorbeelden na te gaan of voertuigen die zijn geregistreerd en in het verkeer zijn gebracht, in overeenstemming zijn met de overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan bepaalde waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik."

"1) een procedure om aan de hand van passende en representatieve voorbeelden na te gaan of voertuigen die zijn geregistreerd en in het verkeer zijn gebracht, in overeenstemming zijn met de overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan bepaalde waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik; **die procedure wordt ook uitgevoerd door geaccrediteerde en onafhankelijke derden overeenkomstig artikel 13, lid 10, van Verordening (EU) nr. 2018/858^{1 bis} van het Europees Parlement en de Raad.**"

^{1 bis} Verordening (EU) nr. 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2.3. Berekening van de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen, bedoeld in artikel 5

Schrappen

Voor elke fabrikant en elk kalenderjaar wordt de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) als volgt berekend:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ met een minimum van 0,97

waarbij

V = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).

Vconv = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a), en met uitzondering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;

Vzlev = de som van Vin en Vout,

waarbij

nihil

met als de som van alle nieuwe emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen met de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), bedoelde kenmerken;

nihil

CO_{2v} = de specifieke CO₂-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1;

Vout = het totale aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, vermenigvuldigd met 2, en met een maximum van 1,5 % van Vconv.

Amendement 68

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.7 – formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

waarbij

\sum_{sg} = de som van alle subgroepen;

ZLEV = zoals bepaald in punt 2.3.

Amendement

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

waarbij

\sum_{sg} = de som van alle subgroepen;

share_{sg} = zoals bepaald in punt 2.4.
MPW_{sg} = zoals bepaald in punt 2.6.
avgCO2_{sg} = zoals bepaald in punt 2.2.

share_{sg} = zoals bepaald in punt 2.4.
MPW_{sg} = zoals bepaald in punt 2.6.
avgCO2_{sg} = zoals bepaald in punt 2.2.

Amendement 69

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 4 – alinea 1 – formule – regel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

$$T = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO2}_{sg}$$

Amendement

$$T = \text{ZLEV_benchmark_factor} * \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO2}_{sg}$$

Amendement 70

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 4 – alinea 1 – formule – regel 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

rf = de CO₂-reductiedoelstelling (in %) zoals gespecificeerd in artikel 1, onder a) en b), voor het specifieke kalenderjaar;

Amendement

rf = de CO₂-reductiedoelstelling (in %) zoals gespecificeerd in artikel 1, **eerste alinea**, onder a) en b), voor het specifieke kalenderjaar;

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 4 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Voor de periode tot en met 2029 geldt:
ZLEV_benchmark_factor = (1+y-x), tenzij deze som groter is dan 1,03 of kleiner is dan 0,97; in dat geval wordt de ZLEV_benchmark_factor afhankelijk van het geval op 1,03 of 0,97 vastgesteld.***

waarbij

x = 5 %;

y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuw geregistreerde zware

bedrijfsvoertuigen van de fabrikant berekend als de som van het totale aantal emissievrije voertuigen van de categorie N dat niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 valt en niet voldoet aan de kenmerken vastgelegd in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), en van het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen die voldoen aan de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), vastgestelde kenmerken, waarbij elk voertuig wordt geteld als ZLEV_specific in overeenstemming met de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal voertuigen dat in het relevante kalenderjaar is geregistreerd;

*$ZLEV_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$,
waarbij:*

$CO2_v$ = de specifieke CO₂-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1;

$rCO2_{sg}$ = zoals bepaald in sectie 3.

Amendement 72

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 4 – alinea 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voor 2030 geldt:

$ZLEV_benchmark_factor = (1+y-x)$, tenzij deze som groter is dan 1,05; in dat geval wordt de $ZLEV_benchmark_factor$ op 1,05 vastgesteld;

indien deze som tussen 1,0 en 0,98 ligt, wordt de $ZLEV_benchmark_factor$ op 1,0 vastgesteld;

indien deze som lager is dan 0,95, wordt de $ZLEV$ -factor op 0,95 vastgesteld.

waarbij

$x = 20$ %, behoudens de evaluatie ingevolge artikel 13;

y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant berekend als de som van het totale aantal emissievrije voertuigen van de categorie N dat niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 valt en niet voldoet aan de kenmerken vastgelegd in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), en van het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen die voldoen aan de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), vastgestelde kenmerken, waarbij elk voertuig wordt geteld als ZLEV_specific in overeenstemming met de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal voertuigen dat in het relevante kalenderjaar is geregistreerd;

*$ZLEV_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$,
waarbij:*

$CO2_v$ = de specifieke CO_2 -emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1;

$rCO2_{sg}$ = zoals bepaald in sectie 3.

TOELICHTING

De Unie en haar lidstaten zijn verplichtingen aangegaan bij de Overeenkomst van Parijs, die tot doel heeft de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur te beperken tot ruim onder 2 °C ten opzichte van het pre-industriële niveau, waarbij ernaar wordt gestreefd de temperatuurstijging te beperken tot 1,5 °C ten opzichte van het pre-industriële niveau. De vervoersector, waarvan de emissies toenemen en welke in 2016 verantwoordelijk was voor 25 % van de totale broeikasgasemissies in de EU, moet een aanzienlijk deel van de inspanningen van de EU tegen de klimaatverandering leveren. Het koolstofvrij maken van de vervoersector moet worden versneld en broeikasgas- en verontreinigende emissies van het vervoer moeten uiterlijk tegen 2050 tot nul zijn teruggebracht.

Het vaststellen van emissieprestatievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen heeft de potentie om CO₂-emissies te verminderen en zo bij te dragen tot de vermindering van broeikasgasemissies en de afzwakking van de klimaatverandering. Bovendien levert het aanzienlijke brandstofbesparingen op voor vervoerondernemers, wordt een hoog niveau van innovatie en een sterke technologische voortrekkersrol voor EU-fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen gehandhaafd en worden aanzienlijke verbeteringen van de luchtkwaliteit teweeggebracht.

De rapporteur meent dat het verlagen van CO₂-emissies door de vervoerssector essentieel is om te voldoen aan de doelstelling van de Unie om op de meest kostenefficiënte wijze in 2030 haar broeikasgasemissies met ten minste 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/842 [verordening inzake de verdeling van de inspanningen]. Vertragingen in deze sector zouden aanzienlijke inspanningen van andere sectoren, waaronder de landbouw, vereisen om onze verbintenissen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs na te komen.

CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen waren goed voor ongeveer 6 % van de totale EU-broeikasgasemissies in 2015. Zonder EU-optreden neemt dit aandeel tussen 2015 en 2030 naar verwachting verder toe met maximaal 6 %. De Europese Commissie erkende reeds in haar strategie voor het verminderen van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van 2014 dat de CO₂-emissietrends van zware bedrijfsvoertuigen onhoudbaar zijn op de middellange en langere termijn; zij pleitte dan ook voor een "stapsgewijze" benadering voor de regulering van CO₂-emissies in deze sector. Na Verordening (EU) 2017/2400 [certificering] en Verordening (EU) 2018/956 [monitoring en rapportering] is deze verordening het laatste en belangrijkste stuk wetgeving voor de vaststelling van CO₂-emissieprestatievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. De rapporteur steunt de door de Commissie bepleite benadering om in eerste instantie CO₂-emissieprestatievoorschriften in te voeren voor de meest vervuilende voertuigen en daarna in de nabije toekomst het toepassingsgebied naar alle categorieën zware bedrijfsvoertuigen uit te breiden.

Belangrijke markten voor zware bedrijfsvoertuigen, zoals de Verenigde Staten, Canada, Japan en China, hebben onlangs voorschriften voor vermindering van brandstofverbruik en/of CO₂-emissies voor zware bedrijfsvoertuigen ingevoerd om innovatie te stimuleren en te zorgen voor de snelle ontwikkeling en inzet van emissievrije en emissiearme technologieën in deze sector. Om aan deze toenemende wereldwijde concurrentiedruk tegemoet te komen, moeten EU-fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen snel investeren in emissievrije en emissiearme

technologieën. Om te voorkomen dat zulke investeringen alleen worden gericht op niet-EU-markten waar regels zijn vastgesteld om emissies te verminderen, moeten EU-voorschriften voor vermindering van emissies volgen.

De rapporteur is van mening dat het bepalen van het juiste ambitieniveau voor CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van groot belang is om een duidelijk signaal aan fabrikanten af te geven om tijdig in uitstootbeperkende technologieën te investeren. Volgens de effectbeoordeling van de Europese Commissie is een CO₂-reductiedoelstelling van 20 % voor 2025 (ten opzichte van de uitgangswaarden van 2019) niet alleen technologisch haalbaar maar levert ook zeer grote netto economische en maatschappelijke voordelen op. Hierdoor zouden vervoerondernemers tussen 33 002 en 37 589 EUR netto kunnen besparen in de eerste vijf jaar van het gebruik van een vrachtwagen, terwijl de uitstoot van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen aanzienlijk wordt verminderd. Om ervoor te zorgen dat EU-vervoerondernemers deze voordelen volledig kunnen genieten, moeten mazen zoals "superkredieten" worden vermeden. Zulke maatregelen zouden namelijk de doeltreffende emissiereducerende effecten van de doelstellingen in het gedrang kunnen brengen en zelfs tot voertuigen met hogere emissies en groter verbruik op de markt na 2025 kunnen leiden.

De rapporteur acht het essentieel dat de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 [certificering] bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik de werkelijke prestaties van zware bedrijfsvoertuigen correct weerspiegelen. Elke afwijking zou ingrijpende gevolgen hebben voor vervoerondernemers, de luchtkwaliteit en de klimaatverandering. De rapporteur is van mening dat de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg nodig is om ervoor te zorgen dat de gecertificeerde CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen representatief zijn voor de werkelijkheid.

De rapporteur erkent de specifieke kenmerken van de markt voor zware bedrijfsvoertuigen. Met name is de ontwikkeling van emissievrije technologieën niet zo vergevorderd als voor personenauto's, vooral als het gaat om vrachtwagens voor langeafstandsvervoer. Aan de andere kant is de markt voor emissievrije bestelwagens voor stads- en regionaal vervoer snel aan het veranderen en zullen in Europa deze voertuigen naar verwachting binnen vijf jaar evenveel kosten als dieselveertuigen. De rapporteur ziet er een duidelijk ecologisch en economisch belang in om zulke voertuigen zodra zij beschikbaar komen in de handel te brengen. Daarom is hij van mening dat deze verordening voor zowel 2025 als 2030 een bindend minimumaandeel emissievrije en emissiearme voertuigen voor elke fabrikant zou moeten invoeren. Dit minimumaandeel zou moeten worden bepaald met het oog op investeringszekerheid voor de snelle verspreiding van zulke voertuigen op de markt van de Unie en voor de ontwikkeling van passende oplaadinfrastructuur; daarbij zouden vroegtijdige innovatoren moeten worden beloond voor hun inspanningen om emissievrije en emissiearme voertuigen zo snel mogelijk op de markt te brengen. Dit bindende minimumaandeel zou ook van toepassing moeten zijn op andere voertuigen van categorie N dan de in de voorgestelde verordening vastgestelde vier subgroepen. Deze stapsgewijze benadering zou het voordeel hebben te voorzien in grote investeringszekerheid alsook in een duidelijk signaal om niet te talmen met het op de markt brengen van dergelijke voertuigen bij gebrek aan CO₂-reductievoorschriften.

Een toenemend aantal overheidsinstanties en openbaarvervoerbedrijven stappen over op emissievrije bussen omdat ze bezorgd zijn over de verslechtering van de luchtkwaliteit in tal van Europese steden. In deze context, en rekening houdend met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, zoals voorschriften op het gebied van overheidsopdrachten, zou het aandeel

elektrische bussen in het EU-wagenpark van stadsbussen in 2030 ongeveer 60 % moeten bedragen. Om te zorgen voor voldoende aanbod op de markt van de Unie is het nodig om bindende minimumaandelen van emissievrije stadsbussen in het wagenpark van fabrikanten vast te stellen voor 2025 en 2030.

10.10.2018

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 vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Rapporteur voor advies: Henna Virkkunen

BEKNOPTE MOTIVERING

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

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

Bovendien zijn in de toekomst verschillende maatregelen nodig voor de wegvervoerssector, onder meer met betrekking tot digitalisering, automatisering, alternatieve brandstoffen, weginfrastructuur en voertuigtechnologie, om een alomvattende aanpak te creëren voor de terugdringing van emissies in deze sector. De wetgeving in dit verband moet een duidelijk pad

creëren, ondubbelzinnig zijn, en de juiste stimulansen bieden om de investeringsstabiliteit op lange termijn in de sector mogelijk te maken.

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

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

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

AMENDEMENTEN

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

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het

Amendement

(3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het

industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast te maken om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. ***Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO₂-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.***

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en het mobiliteitssysteem schoner, ***duurzamer*** en beter aangepast te maken om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. ***Om een goed evenwicht te vinden tussen het versterken van de inspanningen om de CO₂-emissies en de luchtvervuiling terug te dringen, de innovatie in de EU-automobielsector te stimuleren en het mededingingsvermogen van de Unie te versterken, is de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden vereist.***

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final.

Amendement

(4 bis) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 CO₂-emissiereductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoersector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 en daarna. Deze stapsgewijze benadering geeft de industrie ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme

en emissievrije voertuigen niet mag worden uitgesteld.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Er dient rekening te worden gehouden met de door zware bedrijfsvoertuigen te verwezenlijken emissiereductieniveaus en de vervangingstijd van het wagenpark.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Benadrukt dat de meeste vrachtvervoerondernemers in de EU kmo's zijn en slechts beperkte toegang hebben tot financiering. Toekomstige oplossingen moeten derhalve kostenefficiënt en evenwichtig zijn. Een sterke stimulansstructuur en

EU-financieringsmechanismen zijn van essentieel belang om de introductie van zuinigere voertuigen te ondersteunen.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd.

Amendement

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

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof voor diesel beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen. De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de CO₂-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO₂-emissies in vergelijking met dieselveertuigen. Het CO₂-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Amendement

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

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 16 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 16 quater (nieuw)

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

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Er moet worden gezorgd voor een eerlijke verdeling van de totale reductievereisten onder de fabrikanten, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van zware bedrijfsvoertuigen wat betreft hun ontwerp en rijpatroon,

Amendement

(19) Er moet worden gezorgd voor een eerlijke verdeling van de totale reductievereisten onder de fabrikanten, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van zware bedrijfsvoertuigen wat betreft hun ontwerp en rijpatroon,

jaarlijks afgelegde afstand, belasting en configuratie van de aanhangwagen. Het is derhalve passend de zware bedrijfsvoertuigen te onderscheiden naar de verschillende en aparte subgroepen voertuigen die het typische gebruikspatroon en de specifieke technische kenmerken van de voertuigen weerspiegelen. Door jaarlijkse fabrikantspecifieke doelstellingen vast te stellen als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep bepaalde doelstellingen, krijgen de fabrikanten ook de middelen om een mogelijk mindere prestatie van voertuigen in bepaalde subgroepen doeltreffend te compenseren met een betere prestatie in andere subgroepen voertuigen, rekening houdend met de gemiddelde CO₂-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen.

jaarlijks afgelegde afstand, belasting en configuratie van de aanhangwagen. Het is derhalve passend de zware bedrijfsvoertuigen te onderscheiden naar de verschillende en aparte subgroepen voertuigen die het typische gebruikspatroon en de specifieke technische kenmerken van de voertuigen weerspiegelen. Door jaarlijkse fabrikantspecifieke doelstellingen vast te stellen als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep bepaalde doelstellingen, krijgen de fabrikanten ook de middelen om een mogelijk mindere prestatie van voertuigen in bepaalde subgroepen doeltreffend te compenseren met een betere prestatie in andere subgroepen voertuigen, rekening houdend met de gemiddelde CO₂-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen, ***zodat het beginsel van "de vervuiler betaalt" wordt gerespecteerd.***

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Op basis van de gemiddelde CO₂-emissies van een fabrikant wordt beoordeeld of hij zijn jaarlijkse specifieke doelstellingen naleeft. Bij de bepaling van de gemiddelde specifieke emissies moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken die in de doelstellingen van de verschillende subgroepen tot uitdrukking komen. Bijgevolg moeten de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant worden gebaseerd op de voor elke subgroep bepaalde gemiddelde emissies, gewogen voor hun veronderstelde gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en gemiddelde belasting, die de totale CO₂-emissies gedurende de levensduur

Amendement

(20) Op basis van de gemiddelde CO₂-emissies van een fabrikant wordt beoordeeld of hij zijn jaarlijkse specifieke doelstellingen naleeft. Bij de bepaling van de gemiddelde specifieke emissies moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken die in de doelstellingen van de verschillende subgroepen tot uitdrukking komen. Bijgevolg moeten de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant worden gebaseerd op de voor elke subgroep bepaalde gemiddelde emissies, gewogen voor hun veronderstelde gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en gemiddelde belasting, die de totale CO₂-emissies gedurende de levensduur

weerspiegelen. Wegens het beperkte reductiepotentieel van werkvoertuigen worden die voertuigen niet in aanmerking genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies.

weerspiegelen. Wegens het beperkte reductiepotentieel van werkvoertuigen worden die voertuigen niet in aanmerking genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies, ***tenzij het gaat om emissiearme of emissievrije voertuigen.***

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken, een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen²⁶.

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

Amendement

(21) Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken ***en te bevorderen,*** een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen²⁶.

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO₂-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende besparingen een maximumwaarde gelden.

Amendement

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

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Ook kleine vrachtauto's, bussen en touringcars die niet aan de CO₂-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor

Amendement

(24) Ook kleine vrachtauto's, bussen en touringcars die niet aan de CO₂-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor

te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars.

te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars. ***Aangezien de rechtspersonen die bij een en dezelfde fabrikant verantwoordelijk zijn voor de productie van bussen, touringcars en vrachtwagens, kunnen verschillen, moet een "groep van onderling verbonden fabrikanten", als omschreven in Verordening (EU) nr. 510/2011 als fabrikant kunnen optreden.***

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 30

Door de Commissie voorgestelde tekst

(30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt.

Amendement

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

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 22

**Voorstel voor een verordening
Overweging 34**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(34) De Commissie moet in 2022 een beoordeling verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO₂-emissionormen, en met name het niveau van de in 2030 te behalen verminderingen, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO₂-emissiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die beoordeling moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties die het standaardgewicht en de standaardafmetingen die voor nationaal

Amendement

(34) De Commissie moet in 2022 een beoordeling verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO₂-emissionormen, en met name het niveau van de in 2030 te behalen verminderingen, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO₂-emissiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die beoordeling moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties die het standaardgewicht en de

vervoer gelden, overschrijden, bijvoorbeeld modulaire concepten.

standaardafmetingen die voor nationaal vervoer gelden, overschrijden, bijvoorbeeld modulaire concepten. ***In het geval van modulaire systemen moeten de vrachtwagens, wanneer zij voor hogecapaciteitsvervoer worden gebruikt, overeenkomstig Richtlijn 719/2015^{1 bis} duidelijk identificeerbaar zijn aan de hand van technische criteria en de Commissie dient de door deze vorm van zwaar vervoer behaalde CO₂-winst te erkennen. De Commissie moet omschakelen op een "van bron tot wiel"-methode voor de doelstellingen voor de periode na 2022. Tevens moeten "bron tot wiel"- en levenscyclusemissies van CO₂ van zware bedrijfsvoertuigen worden gemonitord en transparant worden gemaakt.***

^{1 bis} Richtlijn (EU) 2015/719 van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, PB L 115 van 6.5.2015.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van ***goederen*** bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, ***waarvoor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt 2.1 van bijlage I bij deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG)***

Amendement

(h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van ***consumptiegoederen*** bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, ***waaraan op het moment van registratie een carrosseriecode overeenkomstig aanhangsel 2 van bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EC is toegewezen;***

*nr. 595/2009 en de
uitvoeringsmaatregelen van die
verordening;*

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter i bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

i bis) Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt onder "een groep van onderling verbonden fabrikanten" verstaan: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen. Met betrekking tot een fabrikant wordt onder "verbonden ondernemingen" verstaan:

a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:

i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen, of

ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de raad van bestuur of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, of

iii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;

b) ondernemingen die direct of indirect de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden over de fabrikant hebben;

c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld onder b) direct of indirect de onder a) genoemde rechten of bevoegdheden heeft;

d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer onder a), b) of c) vermelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder a), b) of c) vermelde ondernemingen samen de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben;

e) ondernemingen waarbij de onder a)

*vermelde rechten of bevoegdheden
gezamenlijk in handen zijn van de
fabrikant of een of meer van de onder a)
tot en met d) vermelde met hem verbonden
ondernemingen en een of meer derde
partijen.*

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter k

Door de Commissie voorgestelde tekst

k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO₂-emissies die minder dan **350 g CO₂/km** bedragen *zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1 van bijlage I*;

Amendement

k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO₂-emissies die minder dan **35 %** bedragen *van de uit de uitgangswaarden van 2019 voortvloeiende referentiewaarde voor elke subgroep van voertuigen*;

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter n bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

n bis) "CO₂-correctiefactor": deze factor is gelijk aan het bij tankstations verkochte, op Europees niveau gecertificeerde aandeel hernieuwbaar gas.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) de krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] gerapporteerde gegevens voor de in het betrokken jaar

Amendement

a) de krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] gerapporteerde gegevens voor de in het betrokken jaar

geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen;

geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen, **tenzij het gaat om emissiearme of emissievrije voertuigen**;

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1 – letter b ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig *telt* als twee voertuigen;

Amendement

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

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO₂-emissies ervan en de emissiedrempel van *350 g CO₂/km*.

Amendement

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

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de *in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën tot die factor* kan de *gemiddelde specifieke emissies van een*

Amendement

3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage van emissievrije *en emissiearme* zware bedrijfsvoertuigen van de *categorie lange afstand, met een bereik boven 400 km*, kan van *de maximumwaarde worden*

fabrikant met hoogstens 1,5 % verlagen.

vrijgesteld.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(Bijdrage voor overtollige emissies) =
(Overtollige emissies
x **6 800** EUR/gCO₂/tkm)

Amendement

(Bijdrage voor overtollige emissies) =
(Overtollige emissies
x **570** EUR/gCO₂/tkm)

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.

Amendement

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

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste niet-persoonsgebonden gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO₂-

Amendement

2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste niet-persoonsgebonden gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, ***publiek*** beschikbaar zijn over de

emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen, *op basis van een normalisering van bestaande gegevensverzamelingsystemen die verschillende soorten gebruik omvatten. Zij moet de uitvoerbaarheid evalueren van CO₂-emissietests in reële rijomstandigheden met gebruikmaking van draagbare emissiemeetsystemen (PEMS).*

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Om ervoor te zorgen dat de technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de

1. Om ervoor te zorgen dat de technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de

specifieke emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, *is* de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de volgende bepalingen van de bijlagen I en II te wijzigen:

specifieke emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, *zal* de Commissie *de VECTO-simulatietool jaarlijks actualiseren en is ze* bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de volgende bepalingen van de bijlagen I en II te wijzigen:

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 vast te stellen CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Amendement

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de **methode voor de berekening van emissies van bron tot wiel, de** ingevolge artikel 1 vast te stellen CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens **en Europese modulaire systemen. De Commissie brengt verslag uit over de vooruitgang bij de totstandbrenging van een representatieve methodologie voor de berekening van levenscyclusemissies.** Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, **met inbegrip van hun definitie, en tegelijkertijd** rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening. **Voor dit verslag beoordeelt de Commissie alle**

belangrijke parameters die van invloed zijn op de snelheid van de marktintroductie van alternatieve aandrijvingen, door de volgende indicatoren in aanmerking te nemen:

·uitbreiding van de oplaadinfrastructuur;

·het gehele scala van beschikbare voertuigen (voertuigen met accuvoeding, plug-in hybride elektrische voertuigen, brandstofcelvoertuigen enz.);

·gemiddelde olie- en brandstofprijzen;

·hoogte van subsidies en niet-financiële stimulansen;

·niveau van openbare aanbestedingen enz.

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

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

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

37	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel

8	-
EFDD	Daniela Aiuto , Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
Verts/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor

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

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding

PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Titel	CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen		
Document- en procedurenummers	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)		
Datum indiening bij EP	17.5.2018		
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	ENVI 5.7.2018		
Adviserende commissies Datum bekendmaking	ITRE 5.7.2018	IMCO 5.7.2018	TRAN 5.7.2018
Geen advies Datum besluit	ITRE 19.6.2018	IMCO 19.6.2018	
Rapporteurs Datum benoeming	Bas Eickhout 24.5.2018		
Behandeling in de commissie	29.8.2018		
Datum goedkeuring	18.10.2018		
Uitslag eindstemming	+: -: 0:	47 6 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Eleonora Evi, Giorgos Grammatikakis, Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato		
Datum indiening	25.10.2018		

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

47	+
ALDE	Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld
ECR	Mark Demesmaeker
EFDD	Eleonora Evi, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Giorgos Grammatikakis, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor

6	-
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EPP	Jens Gieseke, Renate Sommer

0	0

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding