



2021/0197(COD)

29.4.2022

ADVIES

van de Commissie industrie, onderzoek en energie

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Rapporteur voor advies: Dominique Riquet

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken zoals vastgesteld in de Green Deal, moeten alle sectoren in de Unie hun emissies terugdringen, waaronder het wegvervoer, dat verantwoordelijk is voor 20 % van de emissies, en in het bijzonder auto's en bestelwagens die goed zijn voor drie kwart van de emissies. Tegelijkertijd zal de transitie gevolgen hebben voor huishoudens, gebieden, werknemers en de automobiellindustrie en zijn er aanzienlijke particuliere en overheidsinvesteringen voor nodig.

Om deze uitdaging het hoofd te bieden, stelt de Commissie voor om alle thermische technologieën voor auto's en bestelwagens binnen de Unie vanaf 2035 feitelijk te verbieden. Uw rapporteur steunt de algemene doelstelling om het wagenpark koolstofvrij te maken teneinde klimaatneutraliteit te bereiken. Niettemin wil hij verscheidene aanbevelingen doen om de effecten te verzachten van de eventuele struikelblokken van deze strategie in verband met de gebruikte methode, de haalbaarheid en de gevolgen ervan:

1. Voor een holistische vermindering van de emissies

Uw rapporteur is van mening dat, indien deze verordening uitsluitend is gericht op emissies via de uitlaat, niet voor een aanpak wordt gekozen waarmee rekening wordt gehouden met de totale koolstofvoetafdruk van auto's en bestelwagens. Door een voorkeur voor bepaalde emissiebronnen aan de dag te leggen, worden de technologieën niet meer gelijk behandeld, waarmee het beginsel van technologie-neutraliteit wordt doorbroken.

Met de ontwikkeling van emissievrije en emissiearme voertuigen zorgt de geleidelijke verschuiving van emissiebronnen upstream in de waardeketen, schakels die in andere wetgeving worden behandeld, ervoor dat deze verordening steeds meer verouderd raakt. Met het oog op dit risico van versplinterde regelgeving wil uw rapporteur voorrang geven aan een uitgebreide koolstofboekhouding waarin rekening wordt gehouden met de levenscyclus van voertuigen en met de brandstof/energie, waarbij beter rekening kan worden gehouden met de werkelijke ecologische gevolgen van de verschillende technologieën.

2. Onzekerheid in verband met de nulmissie

Hoewel uw rapporteur achter de overschakeling op elektrisch rijden van het wagenpark en de weg naar een nulmissie ondersteunt, vreest hij echter dat de economische, industriële, sociale en ecologische kosten van de transitie door vroegtijdige politieke keuzes zullen worden onderschat. Voertuigen met een accu hebben voor het milieu geen "nulmissie" (koolstofbalans van de productie, gewicht van het voertuig, herkomst van de elektriciteit, winning van bevoorrading van materialen, met name in het licht van het op steeds grotere schaal roven van deze hulpbronnen, waarbij de productie van batterijen tegen 2050 naar verwachting vertwintigvoudigd zal zijn). Er rijzen tevens ernstige vragen over onze elektriciteitsnetten (wat betreft koolstofvrij maken, beschikbaarheid, prestaties en standaardisering) en onze oplaadinfrastructuur (dichtheid in verband met de actieradius, grote behoefte aan investeringen terwijl de lidstaten te maken hebben met verliezen en overdrachten van belastingontvangsten uit brandstoffen).

Door volledig in te zetten op slechts één technologie zouden tegelijkertijd andere trajecten in de ban worden gedaan, wat zou leiden tot aanzienlijke industriële verstoringen op het gebied

van O&O, de werkgelegenheid en het concurrentievermogen van Europa. Onze onderliggende kwetsbare punten zullen nog verder worden verergerd als de Unie van tevoren geen concurrerend industrieel ecosysteem heeft ontwikkeld, niet voor passende infrastructuur heeft gezorgd, haar productie van elektriciteit niet koolstofvrij heeft gemaakt en geconsolideerd, noch haar toeleveringsketens veilig heeft gesteld. Ten aanzien van internationale reuzen die op het gebied van het milieu en de mededinging niet met gelijke wapens strijden, is de kans dat technologieën steeds vaker uit het buitenland moeten worden ingevoerd reëel, waarmee de Unie dubbel faalt met betrekking tot de vermindering van haar koolstofvoetafdruk en de consolidatie van haar industrie.

3. Aanvullende technologieën vereisen begeleiding

Rekening houdend met deze onzekerheden is het zaak om een of meer technische opties die in de toekomst duurzaam zouden kunnen zijn niet vroegtijdig of radicaal te verbieden, maar om innovatie en de complementariteit van verschillende efficiënte technologieën te bevorderen. Deze transitietechnologieën zouden het milieu ten goede kunnen komen en aanvullende oplossingen bieden aan de lidstaten, die te maken hebben met grote economische, geografische, sociale en infrastructurele verschillen.

Hiertoe moet de doelstelling van 2035 enigszins worden aangepast teneinde het sterke signaal inzake koolstofvrij maken dat aan de sector is afgegeven in stand te houden en daarbij voldoende flexibiliteit te behouden voor de ontwikkeling van efficiënte alternatieve technologieën. Aldus wordt een clause inzake herziening in 2027 ingevoerd, terwijl de wetgever beter beslissingen zal kunnen nemen met inachtneming van deze onzekerheden, de technologische vooruitgang en de ontwikkelingen op de markt. Ten slotte moet er een fonds voor de automobielenindustrie komen om de herkwalificatie en opleiding van werknemers te begeleiden en om het voortbestaan van de Europese industriële basis te waarborgen, die op de wereldmarkt efficiënt en concurrerend is.

Uw rapporteur voor advies is ervan overtuigd dat de Unie er met deze aanbevelingen in zal slagen haar milieudoelstellingen te verwezenlijken en aan haar sociale en industriële behoeften te voldoen, zodat een duurzamere en veerkrachtigere economie zal ontstaan.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1) De Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties

(1) De Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties

inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, is in november 2016 in werking getreden. De partijen zijn overeengekomen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het niveau van het pre-industriële tijdperk te houden, en te streven naar een maximale temperatuurstijging van 1,5 °C boven dit pre-industriële niveau.

inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, is in november 2016 in werking getreden. De partijen zijn overeengekomen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het niveau van het pre-industriële tijdperk te houden, en te streven naar een maximale temperatuurstijging van 1,5 °C boven dit pre-industriële niveau.

Door in november 2021 het klimaatpact van Glasgow goed te keuren, hebben de partijen erkend dat een beperking van de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur tot 1,5 °C boven het pre-industriële niveau de risico's en gevolgen van de klimaatverandering aanzienlijk zou verminderen, en hebben zij zich ertoe verbonden hun doelstellingen voor 2030 tegen eind 2022 te versterken om de klimaatactie in dit kritieke decennium te versnellen en om het gebrek aan ambitie aan te pakken met de doelstelling van de beperking tot 1,5 °C.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050, en stelt een nieuwe groeistrategie vast die tot doel heeft de Unie om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie ***waarin economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen.*** De ***Green Deal*** moet het natuurlijk kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten. Tegelijkertijd treft

Amendement

(3) De Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050. ***Hiertoe moet worden gezorgd voor samenhang tussen wetgevingshandelingen die met elkaar verweven zijn gezien het horizontale karakter van de thema's, zoals infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, CO₂-normen voor auto's en bestelwagens, batterijen, hernieuwbare energie, landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw, en het 8e milieuactieprogramma. Elke versnippering van de regelgeving met tegenstrijdige signalen en onderling***

deze transitie vrouwen en mannen anders en heeft deze een bijzonder effect op bepaalde achtergestelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

onverenigbare doelstellingen als gevolg moet worden vermeden. De Green Deal stelt een nieuwe groeistrategie vast die tot doel heeft de Unie om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, en de strategische autonomie van de Unie en het industriële leiderschap in alle belangrijke sectoren te versterken, en tegelijkertijd innovatie en hoogwaardige banen in Europa te bevorderen. De strategie moet ook het natuurlijk kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten, waarbij rekening moet worden gehouden met specifieke nationale en regionale kenmerken en de uiteenlopende sociale gevolgen.

Tegelijkertijd treft deze transitie vrouwen en mannen anders en heeft deze een bijzonder effect op bepaalde achtergestelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, ***zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen.***

Amendement

(6) Alle sectoren van de economie ***zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen***, met inbegrip van de wegvervoersector, ***die de enige sector in de Unie is waarin de emissies sinds de jaren negentig zijn gestegen en die met zijn aanzienlijke ecologische voetafdruk 70 % van de totale vervoeremissies van de Unie en meer dan 27 % van alle broeikasgasemissies in de Unie vertegenwoordigt. In de Green Deal***

is de ambitieuze doelstelling van een vermindering van de vervoeremissies met 90 % vastgesteld om koolstofneutraliteit in de EU te bereiken tegen 2050.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn noodzakelijk als onderdeel van een samenhangend en consistent kader dat voor de verwezenlijking van de algemene doelstelling van de Unie om de nettobroeikasgasemissies te verminderen **onontbeerlijk** is.

Amendement

(7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn noodzakelijk als onderdeel van een samenhangend en consistent kader dat **onontbeerlijk is** voor de verwezenlijking van de algemene doelstelling van de Unie om **niet alleen** de nettobroeikasgasemissies te verminderen, **maar ook de afhankelijkheid van de Unie van de invoer van fossiele brandstoffen, met inbegrip van de invoer van olie – nog steeds de belangrijkste energiebron voor auto's en bestelwagens (94 %) – ten belope van 227,5 miljard EUR alleen al in 2018. Het is van cruciaal belang om bij de geleidelijke afbouw van het oliegebruik de ene afhankelijkheid niet te vervangen door de andere. Om de levensvatbaarheid van de Europese be- en verwerkende industrie in de toekomst te waarborgen en de strategische autonomie van de Unie te versterken, is het van essentieel belang dat de Commissie met de lidstaten en belanghebbenden uit de industrie samenwerkt om de toeleveringsketen voor strategische materialen en zeldzame aardmetalen die nodig zijn voor koolstofvrije en koolstofarme technologieën, veilig te stellen.**

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

(7 bis) Deze verordening draagt bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van de Unie om de emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen, in het kader van de langetermijndoelstelling om de automobielsector emissievrij te maken. Door het toenemende gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen dreigen de emissiebronnen echter stroomopwaarts te verschuiven in de waardeketen van de automobielsector. Bijgevolg moeten methoden worden ontwikkeld om ter aanvulling van de op uitlaatemissies gebaseerde benadering de volledige levenscyclus in aanmerking te nemen teneinde ervoor te zorgen dat met deze wetgeving de emissies op het niveau van de Unie daadwerkelijk worden vermindert en teneinde de productie van duurzame batterijen te bevorderen, met name wat houdbaarheid, efficiëntie, hergebruik en recycling betreft. Gezien deze situatie moet de Commissie uiterlijk op 31 december 2023 een geharmoniseerde methode opstellen voor de verslaglegging over de koolstofbalans over de gehele levenscyclus van die voertuigen (“vervaardiging – gebruik – sloop”) en het energieverbruik (“winning/productie – vervoer – verbruik” of “van bron tot wiel”) om een totaalbeeld te krijgen en aldus de samenhang te waarborgen van de middelen die worden ingezet om de klimaatdoelstellingen van de Unie te verwezenlijken. Deze verordening moet in 2027 worden herzien om deze uitgebreide koolstofboekhouding op te nemen als nieuwe indicator voor de vermindering van de emissies van de sector, waarmee de werkelijke koolstofbalans van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen het best kan worden weergegeven.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Om de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990, moeten de reductievereisten van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad²⁵ voor zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere reducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. Zonder ambitieuze maatregelen om broeikasgasemissies in het wegvervoer te verminderen, zouden in andere sectoren grotere emissiereducties nodig zijn, ook in sectoren waar koolstofarme oplossingen lastiger te vinden zijn.

²⁵ Verordening (EU) 2019/631 van het

Amendement

(8) Om de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990, moeten de reductievereisten van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad²⁵ voor zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere reducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. ***Tegelijkertijd is het van het grootste belang dat met aanvullende Uniewetgeving zoals Richtlijn (EU) 2018/2001^{25 bis} wordt gezorgd voor de snelle uitrol van hernieuwbare energie, zodat het wagenpark van de Unie door aanvullende hernieuwbare elektriciteit wordt aangedreven.*** Zonder ambitieuze maatregelen om broeikasgasemissies in het wegvervoer te verminderen, zouden in andere sectoren grotere emissiereducties nodig zijn, ook in sectoren waar koolstofarme oplossingen lastiger te vinden zijn. ***In het kader van de digitale en groene transitie moet ook de nodige aandacht worden besteed aan de sociale dimensie om te zorgen voor mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is, onder meer aan het effect van energielasting op de betaalbaarheid, aan het directe en indirecte effect van hogere energieprijzen op het vervoer in de verschillende regio's van de Unie en aan de gevolgen voor het bedrijfsleven met het oog op de werkgelegenheid en het concurrentievermogen van de bedrijven.***

²⁵ Verordening (EU) 2019/631 van het

Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

25 bis Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) De aangescherpte CO₂-emissiereductievereisten zouden tot een groeiend aandeel emissievrije voertuigen op de markt van de Unie moeten helpen leiden en zouden voor consumenten en burgers voordelen opleveren waar het gaat om luchtkwaliteit en energiebesparingen, en ervoor zorgen dat de waardeketen van de automobielsector blijft **innoveren**. In de mondiale context is het van belang dat de automobielsector van de EU een voortrekkersrol **speelt** in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO₂-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark **zijn** technologieneutraal. Er **zijn en blijven** verschillende technologieën **beschikbaar om het streefdoel van** een volledig **emissievrije** wagenpark te **bereiken**. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcel- en andere door waterstof aangedreven voertuigen, en de technologische innovatie zet zich verder

Amendement

(9) De aangescherpte CO₂-emissiereductievereisten zouden tot een groeiend aandeel emissievrije **en emissiearme** voertuigen op de markt van de Unie moeten helpen leiden en zouden voor consumenten en burgers voordelen opleveren waar het gaat om luchtkwaliteit en energiebesparingen, en ervoor zorgen dat **innovatie, internationaal concurrentievermogen en werkgelegenheid in** de waardeketen van de automobielsector **kunnen worden gehandhaafd en dat mobiliteit toegankelijk en betaalbaar blijft voor iedereen. De automobielsector blijft een van de pijlers van de economie van de Unie, is goed voor 7 % van het bbp van de Unie, zorgt voor 4,6 miljoen banen en blijft het voortouw nemen op het vlak van technologische innovatie aangezien er jaarlijks 60 miljard EUR wordt geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling. De sector moet bij zijn ecologische en digitale transitie worden ondersteund, aangezien de Europese**

voort. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waartoe ook goed presterende hybride elektrische voertuigen behoren, kunnen een rol blijven spelen in het transitietraject.

fabrikanten nu worden geconfronteerd met een drievoudige uitdaging door de ambitieuze milieuvoorschriften, de toenemende investeringsbehoeften ten bate van innovatie en de toegenomen internationale concurrentie. In de mondiale context is het van belang dat de automobielbranche van de EU een voortrekkersrol ***blijft spelen*** in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO₂-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark ***moeten*** technologieneutraal ***blijven***. Er ***moeten*** verschillende technologieën ***worden gebruikt die ertoe bijdragen op lange termijn tot een volledig emissievrij wagenpark te komen, zoals waterstof, biobrandstoffen en andere hernieuwbare brandstoffen, en deze kunnen ook op korte en middellange termijn bijdragen tot de vermindering van de CO₂-emissies van de vervoerssector, terwijl de betaalbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en inclusiviteit worden gewaarborgd.*** Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcel- en andere door waterstof aangedreven voertuigen, en de technologische innovatie zet zich verder voort. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waartoe ook goed presterende ***plug-in*** hybride elektrische voertuigen behoren, ***of voertuigen die alternatieve brandstoffen gebruiken*** kunnen een rol blijven spelen in het transitietraject.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Elektrische voertuigen op batterijen hebben een groot potentieel om het wagenpark koolstofvrij te maken en

met inachtneming van het beginsel van technologische neutraliteit moet het gebruik ervan samen met andere efficiënte technologieën worden bevorderd. Het is belangrijk te benadrukken dat geen enkele technologie “emissievrij” of zonder impact op het milieu is, net zomin als voertuigen van dit type, vanwege de koolstofvoetafdruk van de batterij, het hogere gewicht van de voertuigen, de herkomst van de elektriciteit en de winning van grondstoffen. In dat verband moeten de dreigende tekorten bij de bevoorrading worden beoordeeld en aangepakt om aan de Europese vraag te kunnen voldoen ondanks de toegenomen internationale druk op de winning van grondstoffen voor de productie van batterijen, die naar verwachting zal vertwintigvoudigen tegen 2050. Bovendien moet rekening worden gehouden met de effecten op het elektriciteitsnet, wat de decarbonisatie, beschikbaarheid, prestaties, slimme netten en normalisatie betreft, en op de uitrol van oplaadinfrastructuur, wat de omvang van het net in samenhang met autonomie en hoge particuliere en publieke investeringsbehoeften betreft.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Tegen deze achtergrond moeten voor de periode vanaf 2030 nieuwe, aangescherpte CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor zowel nieuwe personenauto's als nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld. Die doelstellingen moeten worden vastgesteld op een niveau dat een sterk signaal **zal afgeven** om de integratie van emissievrije voertuigen op de markt van de Unie te versnellen en innovatie op het gebied van

Amendement

(10) Tegen deze achtergrond moeten voor de periode vanaf 2030 nieuwe, aangescherpte CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor zowel nieuwe personenauto's als nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld. Die doelstellingen moeten worden vastgesteld op een niveau dat **in overeenstemming is met het beginsel van technologische neutraliteit en tegelijkertijd** een sterk signaal **afgeeft** om de integratie van

emissievrije technologieën op kostenefficiënte wijze te *stimuleren*.

emissievrije *en emissiearme* voertuigen op de markt van de Unie te versnellen *teneinde ze betaalbaar en toegankelijk te maken voor iedereen*, innovatie te *stimuleren en het Europese concurrentievermogen* op het gebied van emissievrije technologieën op kostenefficiënte wijze te *versterken*. *Het beginsel van technologische neutraliteit is van fundamenteel belang om te zorgen voor een veelheid aan oplossingen, om innovatie en ontwikkeling – onder meer op het gebied van disruptieve technologieën – in stand te houden en om marktflexibiliteit en gevarieerd sociaal gedrag mogelijk te maken. Het is dus belangrijk het wegvervoer niet tot een enkele technologie te beperken, en innovatie en complementariteit tussen efficiënte alternatieve technologieën aan te moedigen, zoals het gecombineerde gebruik van hybride voertuigen en koolstofarme brandstoffen, zonder de invoering uit te stellen van schone technologieën die in overeenstemming zijn met de klimaatdoelstellingen van de Unie. Bovendien zou de grote economische, sociale, geografische en infrastructurele diversiteit binnen en tussen de lidstaten afbreuk doen aan een uniforme aanpak op het niveau van de Unie, terwijl een mix van complementaire technologieën elke regio net in staat stelt die oplossingen te kiezen die het meest geschikt worden geacht om de uitstoot te verminderen.*

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) Technologische innovatie is een eerste vereiste voor het koolstofvrij maken van de mobiliteit in de Unie en moet daarom worden ondersteund. In het

licht van de toegenomen internationale concurrentie moeten de Unie en de lidstaten zich blijven inspannen om initiatieven te verkennen en te ontwikkelen die synergieën in de sector bevorderen, zoals de Europese alliantie voor batterijen, en om publieke en private investeringen in onderzoek en innovatie in de Europese automobielsector te ondersteunen. Hiermee moet worden beoogd het technologisch leiderschap van Europa in die sector te behouden, EU-bedrijven te laten uitmunten in de technologieën van de toekomst en de duurzaamheid en het concurrentievermogen van de industriële basis van de EU op lange termijn te waarborgen.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) De doelstellingen in de herziene CO₂-prestatienormen moeten vergezeld gaan van een Europese strategie om de uitdagingen als gevolg van de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen en aanverwante technologieën, de behoefte aan bij- en omscholing van werknemers in de sector en de economische diversificatie en omvorming van activiteiten te ondervangen. **Waar passend moet** financiële steun op het niveau van de EU en de lidstaten worden **overwogen** om particuliere investeringen aan te trekken, onder meer via het Europees Sociaal Fonds Plus, het Fonds voor een rechtvaardige transitie, het innovatiefonds, de faciliteit voor herstel en veerkracht en andere instrumenten in het meerjarig financieel kader en NextGenerationEU, en in overeenstemming met de staatssteunregels. De herziene regels inzake staatssteun op

Amendement

(11) De doelstellingen in de herziene CO₂-prestatienormen moeten vergezeld gaan van een Europese strategie om de uitdagingen als gevolg van de opschaling van de productie van emissievrije **en emissiearme** voertuigen en aanverwante technologieën, de behoefte aan bij- en omscholing van werknemers in de sector en de economische diversificatie en omvorming van activiteiten te ondervangen, **met name voor kmo's**. **Daarom moet de** financiële steun op het niveau van de EU en de lidstaten worden **verhoogd** om particuliere investeringen aan te trekken, onder meer via het Europees Sociaal Fonds Plus, het Fonds voor een rechtvaardige transitie, het innovatiefonds, de faciliteit voor herstel en veerkracht, **het Sociaal Klimaatfonds** en andere instrumenten in het meerjarig financieel kader en NextGenerationEU, en in overeenstemming met de staatssteunregels.

het gebied van milieu en energie zullen de lidstaten in staat stellen bedrijven te helpen hun productieprocessen koolstofvrij te maken en groenere technologieën toe te passen in het kader van de nieuwe industriestrategie.

De herziene regels inzake staatssteun op het gebied van milieu en energie zullen de lidstaten in staat stellen bedrijven te helpen hun productieprocessen koolstofvrij te maken en groenere technologieën toe te passen in het kader van de nieuwe industriestrategie. ***Bedrijven kunnen deze financiële steun enkel ontvangen als de geboden werkgelegenheid behouden blijft.***

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie²⁶ gaat uit van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dit verband moet een transitietraject worden ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden. In het traject moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's in de toeleveringsketen van de automobielsector, aan de raadpleging van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf, en moet ook worden voortgebouwd op de Europese vaardighedenagenda met initiatieven zoals het pact voor vaardigheden om de private sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en digitale transitie. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, moeten ook in het traject aan bod komen. De vooruitgang die met dit veelomvattende transitietraject voor het mobiliteitsecosysteem is geboekt, moet elke twee jaar worden gemonitord in het

Amendement

(12) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie²⁶ gaat uit van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dit verband moet een transitietraject worden ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden ***en tegelijkertijd steun kan worden verleend aan de zwaarst getroffen regio's en gemeenschappen om de kloof tussen ontwikkelde en minder ontwikkelde economieën in de Unie te dichten.*** In het traject moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's in de toeleveringsketen van de automobielsector, aan de raadpleging van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf, en moet ook worden voortgebouwd op de Europese vaardighedenagenda met initiatieven zoals het pact voor vaardigheden om de private sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en digitale transitie. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van ***emissiearme en*** emissievrije voertuigen te verbeteren,

kader van een voortgangsverslag dat door de Commissie moet worden ingediend, waarbij onder meer aandacht moet worden besteed aan de voortgang bij de uitrol van emissievrije voertuigen, de prijsontwikkelingen daarbij, de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de uitrol van infrastructuur zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, het potentieel van innovatieve technologieën voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, het internationaal concurrentievermogen, investeringen in de waardeketen van de automobielsector, bijscholing en omscholing van werknemers, en de omschakeling van activiteiten. Het voortgangsverslag zal ook voortbouwen op de voortgangsverslagen die de lidstaten **elke twee** jaar indienen in het kader van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De Commissie moet bij de voorbereiding van het voortgangsverslag de sociale partners raadplegen, en ook rekening houden met de resultaten van de sociale dialoog. In de toeleveringsketen van de automobielsector wordt voortdurend geïnnoveerd. Innovatieve technologieën zoals de productie van elektrobrandstoffen met afvang uit de lucht bieden mogelijk perspectieven wat betreft betaalbare klimaatneutrale mobiliteit, indien zij verder worden ontwikkeld. De Commissie moet daarom als onderdeel van haar voortgangsverslag de vooruitgang op het gebied van innovatie in de sector volgen.

moeten ook in het traject aan bod komen. **Individuele mobiliteit moet toegankelijk en betaalbaar blijven voor iedereen, met name voor burgers van afgelegen, insulaire en plattelandsgebieden die weinig of geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen.** De vooruitgang die met dit veelomvattende transitietraject voor het mobiliteitsecosysteem is geboekt, moet elke twee jaar worden gemonitord in het kader van een voortgangsverslag dat door de Commissie moet worden ingediend, waarbij onder meer aandacht moet worden besteed aan de voortgang bij de uitrol van **emissiearme en** emissievrije voertuigen, de prijsontwikkelingen daarbij, de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de uitrol van infrastructuur zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, het potentieel van innovatieve technologieën voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, het internationaal concurrentievermogen, investeringen in de waardeketen van de automobielsector, bijscholing en omscholing van werknemers, en de omschakeling van activiteiten. Het voortgangsverslag zal ook voortbouwen op de voortgangsverslagen die de lidstaten **elk** jaar indienen in het kader van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De Commissie moet bij de voorbereiding van het voortgangsverslag de sociale partners raadplegen, en ook rekening houden met de resultaten van de sociale dialoog. In de toeleveringsketen van de automobielsector wordt voortdurend geïnnoveerd. Innovatieve technologieën zoals **geavanceerde biobrandstoffen en** de productie van elektrobrandstoffen met afvang uit de lucht bieden mogelijk perspectieven wat betreft betaalbare klimaatneutrale mobiliteit, indien zij verder worden ontwikkeld. De Commissie moet daarom als onderdeel van haar voortgangsverslag de vooruitgang op het

gebied van innovatie in de sector volgen.

²⁶ Mededeling van de Commissie - Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa, COM(2021) 350 final van 5 mei 2021.

²⁶ Mededeling van de Commissie - Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa, COM(2021) 350 final van 5 mei 2021.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Hoewel deze verordening alleen van toepassing is op nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, is het belangrijk de verordening te integreren in een ruimer actieplan voor de hele EU om het bestaande wagenpark koolstofvrij te maken teneinde het milieu en de gezondheid van de burgers in alle lidstaten te beschermen. Het huidige wagenpark zal nog gedurende langere tijd een oorzaak van ondermaatse milieuprestaties blijven vormen vanwege het trage tempo van de vervanging van het wagenpark. Bovendien brengt de bestaande markt van vervuilende tweedehandsvoertuigen in Midden- en Oost-Europa het risico mee dat de verontreiniging wordt verplaatst naar economisch minder ontwikkelde regio's in de Unie. De verwezenlijking van de ambitieuze klimaatdoelstellingen tegen 2050 moet hand in hand gaan met het recht van alle burgers van de Unie op schonere lucht. Om de uitstoot van het bestaande wagenpark sneller te verlagen, is het van het grootste belang dat de Commissie onverwijld wetgevingsmaatregelen voorstelt om een kader tot stand te brengen dat gunstig is voor de aanpassing van voertuigen, om

het gebruik van de momenteel beschikbare technologieën die de CO₂-uitstoot verlagen, zoals koolstofarme brandstoffen of energiezuinigere lichten, te bevorderen, om voor goederen en passagiers de verschuiving tussen vervoerswijzen te versnellen, om milieuvriendelijkere gewoonten op het vlak van vervoer zoals carpooling, zachte mobiliteit en openbaar vervoer in steden te bevorderen en om het mogelijke risico op koolstoflekkage in de automobielsector binnen de Unie aan te pakken.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) *In* samenhang met de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers moet de benodigde uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur worden gerealiseerd, *zoals* in Richtlijn 2014/94/EU van het *Europees Parlement* en de *Raad*²⁷ is bepaald.

Amendement

(13) *Betere toegang voor de consument tot geschikte infrastructuur om elektrische voertuigen op te laden en alternatieve brandstoffen te tanken is een belangrijke eerste voorwaarde voor de ontwikkeling van de markt voor emissievrije en emissiearme voertuigen en derhalve voor het welslagen van deze verordening. In* samenhang met de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers moet de benodigde uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur worden gerealiseerd, *wat in de Unie tot dusver nog onvoldoende het geval is. Daarom moet deze verordening vergezeld gaan van ambitieuze bindende streefcijfers voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in alle lidstaten, alsook van ambitieuze streefcijfers voor de uitrol van particuliere oplaadpunten als vastgesteld in Richtlijn 2014/94/EU²⁷ en in Richtlijn 2010/31/EU, en in dit verband moet elke verhoging van de in deze verordening vastgestelde emissiereductiedoelstellingen, met inbegrip van tussentijdse doelstellingen, gepaard gaan met een verhoging van de streefcijfers voor de*

uitrol. Waar mensen wonen, werken en hun dagelijkse activiteiten verrichten, moet oplaadinfrastructuur worden uitgerold. Het is absoluut noodzakelijk dat geen enkele regio en geen enkel gebied van de Unie achterblijft en dat de regionale verschillen wat de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen betreft naar behoren worden weggewerkt, met name in minder ontwikkelde regio's of regio's met specifieke behoeften en omstandigheden, zoals dunbevolkte, afgelegen en ultraperifere, insulaire en bergachtige en plattelandsregio's. De lidstaten moeten voldoende ondersteuning en hulp krijgen om deze doelstelling te verwezenlijken vanwege hun aanzienlijke investeringsbehoeften in dit decennium, waarin zij meer te maken zullen krijgen met fiscale verliezen en overdrachten van belastinginkomsten naar alternatieve brandstoffen. In dit verband is het belangrijk te benadrukken dat de kwestie van de tankinfrastructuur intrinsiek verbonden is met de autonomie van voertuigen, in die zin dat hoe meer de autonomie toeneemt, des te minder moet worden getankt, en dat de Commissie daarom rekening moet houden met de technologische ontwikkelingen, met name op het gebied van de autonomie van batterijen, die van invloed zijn op de uitrol van de infrastructuur. Het wegvervoer vertegenwoordigt een aanzienlijk deel van het eindenergieverbruik in de Unie. In Richtlijn (EU).../... [herschikte richtlijn energie-efficiëntie] is bepaald dat rekening moet worden gehouden met het beginsel "energie-efficiëntie eerst" als overkoepelend beginsel in alle sectoren, ook buiten het energiesysteem, op alle niveaus. Het beginsel "energie-efficiëntie eerst" moet derhalve in overweging worden genomen bij besluiten over beleid, planning en investeringen betreffende de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, onder meer met betrekking tot de energie-

***efficiëntie van bron tot wiel van
verschillende emissievrije technologieën.***

²⁷ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

²⁷ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenpark in de loop van de tijd aan te passen **om** de transitie naar emissievrije voertuigen op een kostenefficiënte manier aan te gaan, en daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij streefcijfers met stappen van **5 jaar worden verlaagd**, te **handhaven**.

Amendement

(14) Fabrikanten, **en met name kmo's in de toeleveringsketen van de automobielsector**, moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenpark in de loop van de tijd aan te passen **teneinde** de transitie naar emissievrije **en emissiearme** voertuigen op een kostenefficiënte manier aan te gaan, **aangezien personenauto's in cycli van ten minste vijf jaar en lichte bedrijfsvoertuigen in nog langere cycli worden geproduceerd en ontworpen**. Daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij streefcijfers met stappen **worden verlaagd, te handhaven. Om de doeltreffendheid van deze verordening te waarborgen in het licht van de marktontwikkelingen, de technologische vooruitgang en de doelstelling van de Unie om de uitstoot te verminderen, moet deze verordening in 2027 worden herzien**.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 17

(17) De emissiereductie-inspanningen die nodig zijn om de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers te halen, worden over de fabrikanten verdeeld door gebruik te maken van een grenswaardencurve die is gebaseerd op de gemiddelde massa van het EU-wagenpark van nieuwe voertuigen en van het wagenpark van nieuwe voertuigen van de fabrikant. **Hoewel het gewenst is om dit mechanisme te handhaven**, moet worden voorkomen dat het specifieke emissiestreefcijfer voor een fabrikant als gevolg van de aangescherpte voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers negatief wordt. Daarom moet worden verduidelijkt dat wanneer een dergelijk resultaat optreedt, het specifieke emissiestreefcijfer in kwestie 0 g CO₂/km moet worden.

(17) De emissiereductie-inspanningen die nodig zijn om de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers te halen, worden over de fabrikanten verdeeld door gebruik te maken van een grenswaardencurve die is gebaseerd op de gemiddelde massa van het EU-wagenpark van nieuwe voertuigen en van het wagenpark van nieuwe voertuigen van de fabrikant. **Er moet worden voorkomen dat het specifieke emissiestreefcijfer voor een fabrikant als gevolg van de aangescherpte voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers negatief wordt. Daarom moet worden verduidelijkt dat wanneer een dergelijk resultaat optreedt, het specifieke emissiestreefcijfer in kwestie 0 g CO₂/km moet worden. De nutsparameter op basis van massa voor de berekening van specifieke emissiestreefcijfers voor fabrikanten moet voor personenauto's worden gehandhaafd tot 2025. Het toenemende gewicht van auto's is gebruikt als emissiereductieoptie die voor fabrikanten de vaststelling van minder ambitieuze streefcijfers mogelijk maakt, terwijl kleinere en lichtere voertuigen net aanzienlijke voordelen kunnen opleveren op het gebied van energie-efficiëntie, efficiënt gebruik van de stedelijke ruimte, verkeersveiligheid en volksgezondheid. De Commissie moet daarom voorstellen ontwikkelen om gewichtsbesparing te stimuleren, ook voor emissievrije en emissiearme voertuigen, teneinde de productie van materiaalefficiëntere voertuigen te bevorderen.**

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) In het licht van de hogere algemene reductiedoelstellingen voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktversturende effecten te voorkomen, moeten de reductievereisten voor alle fabrikanten die op de markt van de Unie aanwezig zijn behalve die waarvan per kalenderjaar minder dan 1 000 nieuwe voertuigen worden geregistreerd, worden aangepast. Bijgevolg moet de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 personenauto's of tussen de 1 000 en 22 000 lichte bedrijfsvoertuigen voor het eerst worden geregistreerd, vanaf 2030 komen te vervallen.

Amendement

(21) In het licht van de hogere algemene reductiedoelstellingen voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktversturende effecten te voorkomen, moeten de reductievereisten voor alle fabrikanten die op de markt van de Unie aanwezig zijn behalve die waarvan per kalenderjaar minder dan 1 000 nieuwe voertuigen worden geregistreerd, worden aangepast. Bijgevolg moet de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 personenauto's of tussen de 1 000 en 22 000 lichte bedrijfsvoertuigen voor het eerst worden geregistreerd, vanaf 2030 komen te vervallen. ***Met het oog op een eerlijke transitie mag deze afwijking alleen gelden voor fabrikanten van bijzondere voertuigen met maatschappelijk nut, zoals noodhulpvoertuigen, brandweerwagens en ambulances, en niet voor fabrikanten van de meest luxueuze auto's.***

Amendement 18

**Voorstel voor een verordening
Overweging 23**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(23) De vooruitgang die in het kader van Verordening (EU) 2019/631 bij de verwezenlijking van de voor 2030 en daarna vastgestelde reductiedoelstellingen wordt geboekt, moet in **2026** worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie moeten alle aspecten die in de **tweejaarlijkse** verslaglegging aan bod komen, in aanmerking worden genomen.

Amendement

(23) De vooruitgang die in het kader van Verordening (EU) 2019/631 bij de verwezenlijking van de voor 2030 en daarna vastgestelde reductiedoelstellingen wordt geboekt, moet in **2027** worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie moeten alle aspecten die in de **jaarlijkse** verslaglegging aan bod komen, in aanmerking worden genomen.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) *De mogelijkheid om de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma is geëvalueerd zoals voorgeschreven in artikel 15, lid 5, van Verordening (EU) 2019/631, met de conclusie dat dit de administratieve lasten aanzienlijk zou doen toenemen, maar de automobielsector niet rechtstreeks bij zijn transitie zou helpen. De inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies moeten daarom overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Verordening (EU) 2019/631 als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie worden beschouwd.*

Amendement

(24) *Een structureel effect van de uiteindelijke transitie naar emissievrije voertuigen zal leiden tot aanzienlijk banenverlies in de automobielsector, bij fabrikanten en hun leveranciers evenals bij verstrekkers van nevendiensten voor onderhoud en reparaties. In het kader van de inspanningen om het wegvervoer koolstofvrij te maken, moet daarom ook rekening worden gehouden met de waarschijnlijk aanzienlijke sociale gevolgen van dit proces om deze transitie te verzachten en uiteindelijk te beheren. De bijdragen voor overtollige emissies moeten worden beschouwd als bestemmingsontvangsten voor een specifieke begrotingslijn “steun voor de automobielsector” van het Sociaal Klimaatfonds, met als doel een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutrale economie te waarborgen en de opleiding, omscholing, bijscholing en verdere kwalificatiemaatregelen van getroffen werknemers, met name in kleine en middelgrote ondernemingen, te ondersteunen. Dit begrotingsonderdeel moet worden gefinancierd uit de algemene begroting van de Unie en uit inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies.*

Amendement 20

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – -a (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 1 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

-a) het volgende lid 3 bis wordt ingevoegd:

“3 bis. Uiterlijk op 31 december 2027 evalueert de Commissie deze verordening en dient zij in voorkomend geval een voorstel in om deze aan te vullen met bijkomende maatregelen om, naast de uitlaatmissies, ook de algehele koolstofbalans van het voertuig en het brandstofverbruik in aanmerking te nemen, op basis van de in artikel 7, lid 10, en artikel 12, lid 3 bis, beschreven methoden, om ervoor te zorgen dat de emissies van de sector in overeenstemming zijn met de doelstelling van de Unie inzake koolstofneutraliteit.”

Amendement 21

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – b
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 1 – lid 5 bis – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van **100 %** van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.3;

Amendement

a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van **90 %** van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.3;

Amendement 22

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – b
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 1 – lid 5 bis – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van **100 %** van het streefcijfer in 2021 als

Amendement

b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van **90 %** van het streefcijfer in 2021 als

vastgesteld overeenkomstig bijlage I,
deel B, punt 6.1.3.

vastgesteld overeenkomstig bijlage I,
deel B, punt 6.1.3.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – c
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 1 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

**c) in lid 6 worden de woorden “Met
ingang van 1 januari 2025”** vervangen
door **“Van 1 januari 2025 tot en met
31 december 2029”**;

Amendement

c) lid 6 wordt vervangen door:

**“6. Van 1 januari 2025 tot en met
31 december 2029 geldt er voor
emissievrije en emissiearme voertuigen
een benchmark gelijk aan een aandeel
van 20 % van het respectieve wagenpark
van nieuwe personenauto’s en nieuwe
lichte bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig
respectievelijk bijlage I, deel A, punt 6.3
en bijlage I, deel B, punt 6.3.”**

Amendement 24

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 – b bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 3 – lid 1 – punt n bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**b bis) het volgende punt wordt
toegevoegd:**

**“n bis) “plug-in hybride elektrisch
voertuig” (PHEV): een voertuig dat wordt
aangedreven door een combinatie van een
elektromotor met een oplaadbare batterij
en een verbrandingsmotor, die samen of
afzonderlijk kunnen functioneren;”**

Amendement 25

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 – b ter (nieuw)

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 3 – lid 1 – letter n ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b ter) de volgende punten worden toegevoegd:

“n ter) “biobrandstof”: biobrandstof in de zin van artikel 2, punt 33, van Richtlijn (EU) 2018/2001;

n quater) “geavanceerde biobrandstoffen”: geavanceerde biobrandstoffen in de zin van artikel 2, punt 34, van Richtlijn (EU) 2018/2001;

n quinquies) “hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong”: hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de zin van artikel 2, punt 36, van Richtlijn (EU) 2018/2001.”

Amendement 26

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – a bis (nieuw)

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 7 – lid 10

Bestaande tekst

Amendement

10. De Commissie *evalueert* uiterlijk ***in 2023 of het mogelijk is*** een gemeenschappelijke methode van de Unie ***te ontwikkelen*** voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen ***die in de Unie in de handel zijn gebracht***, gedurende de volledige levenscyclus ervan. De Commissie doet het Europees Parlement en de Raad die ***evaluatie***

a bis) lid 10 wordt vervangen door:

“10. De Commissie stelt uiterlijk op 31 december 2023 een gemeenschappelijke methode van de Unie op voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie, gedurende de volledige levenscyclus ervan. De Commissie doet het Europees Parlement en de Raad die methode toekomen, in voorkomend geval vergezeld

toekomen, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor follow-upmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen.

van voorstellen voor follow-upmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen.”

(32019R0631)

Amendement 27

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – a ter (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 7 – lid 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) het volgende lid 10 bis wordt ingevoegd:

“10 bis. Met ingang van 1 januari 2024 kunnen fabrikanten op vrijwillige basis de in lid 10 van dit artikel bedoelde gegevens over de CO₂-emissies gedurende de volledige levenscyclus van personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie indienen bij de in lid 6 van dit artikel bedoelde bevoegde instanties en bij de lidstaten, die deze vervolgens overeenkomstig lid 2 bij de Commissie indienen. Met ingang van 1 januari 2028 worden die gegevens opgenomen in de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens.”

Amendement 28

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 8 – lid 4

Bestaande tekst

Amendement

4. De bijdragen voor overtollige emissies

(5a) Artikel 8, lid 4, wordt vervangen door:

“4. De bijdragen voor overtollige emissies

worden beschouwd als **ontvangsten** voor de **algemene begroting** van de **Unie**.

worden beschouwd als **bestemmingsontvangsten voor een specifieke begrotingslijn “steun voor de automobielsector” van het Sociaal Klimaatfonds, met als doel een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutrale economie te waarborgen, door de negatieve gevolgen van de transitie in de automobielsector voor de werkgelegenheid in alle getroffen lidstaten te verzachten, met name in de regio’s en gemeenschappen die het zwaarst door de transitie worden getroffen. Hiermee worden met name de opleiding, omscholing, bijscholing en verdere kwalificatie gefinancierd van werknemers in de automobielsector, met inbegrip van autofabrikanten, hun onderdelenleveranciers en verstrekkers van nevendiensten voor onderhoud en reparaties, met name voor kmo’s.**

Deze specifieke begrotingslijn van het Sociaal Klimaatfonds ondersteunt de doelstelling “investeren in werkgelegenheid en groei” in alle lidstaten. Hiermee wordt steun verleend aan de lidstaten voor de financiering van maatregelen en investeringen om de economische en sociale gevolgen van de transitie aan te pakken, met name de verwachte omscholing en het verwachte banenverlies in de automobielsector, onder meer in kleine en middelgrote ondernemingen.

De toegewezen middelen komen uit de begroting van de Unie en inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies, zoals gedefinieerd in artikel 8 van deze verordening. Hiermee wordt steun verleend voor de volgende activiteiten: omscholing van werknemers; hulp aan werkzoekenden bij het zoeken naar een baan en actieve inclusie; investeringen in de omvorming van het industrieel weefsel in Europa.”.

(32019R0631)

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 10 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

“Een op grond van lid 1 aangevraagde afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers die van toepassing zijn tot en met het kalenderjaar 2029 kan worden toegestaan.”.

Amendement

“Een op grond van lid 1 aangevraagde afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers die van toepassing zijn tot en met het kalenderjaar 2029 kan worden toegestaan.”.

Fabrikanten van bijzondere voertuigen met maatschappelijk nut, zoals noodhulpvoertuigen, brandweerwagens en ambulances, kunnen om een afwijking verzoeken. Aan fabrikanten van auto's die onder het F-segment, het S-segment of het SUV-segment van de classificatie van de Europese Commissie (Euro Car Segment) vallen, kunnen geen afwijkingen worden toegestaan.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6 bis (nieuw)

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 11 bis

Ecologisch ontwerp

Om ervoor te zorgen dat de transitie naar emissievrije mobiliteit ten volle bijdraagt aan de doelstellingen van de Unie op het gebied van energie-efficiëntie en de circulaire economie, dient de Commissie, in voorkomend geval, uiterlijk op 31 december 2023 voorstellen in betreffende de vaststelling van

minimumeisen inzake ecologisch ontwerp voor alle nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van eisen inzake energie-efficiëntie, ingebedde emissies, duurzaamheid en repareerbaarheid voor essentiële onderdelen zoals lichten, elektronische onderdelen en batterijen, en minimumeisen voor de terugwinning van metalen, kunststoffen en kritieke grondstoffen, met inachtneming van de beginselen die worden toegepast op andere energiegerelateerde producten uit hoofde van Richtlijn 2009/125/EG van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis}.

^{1 bis} Richtlijn 2009/125/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van eisen inzake ecologisch ontwerp voor energiegerelateerde producten (PB L 285 van 31.10.2009, blz. 10).”

Amendement 31

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6 ter (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 12 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) In artikel 12 wordt het volgende lid 3 bis ingevoegd:

“3 bis. Uiterlijk op 31 december 2023 stelt de Commissie een gemeenschappelijke methode van de Unie op voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot het energieverbruik van en de CO₂-emissies van brandstoffen van voertuigen op de markt van de Unie, gedurende de volledige levenscyclus ervan.

Hierin wordt een methode opgenomen om de efficiëntie van emissiearme en emissievrije voertuigen te meten en te vergelijken op basis van de vereiste hoeveelheid elektriciteit om honderd kilometer af te leggen. In die methode wordt met name rekening gehouden met de implicaties van het elektriciteitsverbruik voor de hoeveelheid hulpbronnen die vereist is voor de batterijen voor interne energieopslag of voor de productie van alternatieve brandstoffen voor dergelijke voertuigen.

De Commissie beoordeelt met name de in lid 1 bedoelde gegevens over het brandstof- en energieverbruik van extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's). Op basis van die beoordeling stelt de Commissie overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast tot aanpassing van de gebruiksfactoren voor OVC-HEV's, om ervoor te zorgen dat hun emissies representatief zijn voor rijden onder reële rijomstandigheden vanaf 2025.”

Amendement 32

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 14 – lid 1 – punt c

Bestaande tekst

c) uiterlijk op 31 oktober 2022 wordt de indicatieve waarde TM_0 voor 2025 bepaald als de respectieve gemiddelde testmassa van alle in 2021 geregistreeerde nieuwe *personenauto's en nieuwe* lichte bedrijfsvoertuigen;

Amendement

(7 bis) In artikel 14, lid 1, wordt punt c) vervangen door:

“c) uiterlijk op 31 oktober 2022 wordt de indicatieve waarde TM_0 voor 2025 bepaald als de respectieve gemiddelde testmassa van alle in 2021 geregistreeerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;”

(32019R0631)

Amendement 33

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 ter (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 14 – lid 1 – punt d

Bestaande tekst

d) uiterlijk op 31 oktober 2024, en vervolgens om de twee jaar, wordt de in bijlage I, **delen A en B**, punt 6.2, bedoelde waarde TM_0 aangepast aan de respectieve gemiddelde testmassa van alle **nieuwe personenauto's en** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de voorafgaande twee kalenderjaren, met ingang van 2022 en 2023, zijn ingeschreven. Deze nieuwe TM_0 -waarden zijn van toepassing met ingang van 1 januari van het kalenderjaar dat volgt op de datum van de aanpassing.

Amendement

(7 ter) In artikel 14, lid 1, wordt punt d) vervangen door:

“d) uiterlijk op 31 oktober 2024, en vervolgens om de twee jaar, wordt de in bijlage I, **deel B**, punt 6.2, bedoelde waarde TM_0 aangepast aan de respectieve gemiddelde testmassa van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de voorafgaande twee kalenderjaren, met ingang van 2022 en 2023, zijn ingeschreven. Deze nieuwe TM_0 -waarden zijn van toepassing met ingang van 1 januari van het kalenderjaar dat volgt op de datum van de aanpassing.”

(32019R0631)

Amendement 34

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 14 bis – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk op 31 december 2025, en vervolgens **om de twee** jaar, brengt de Commissie verslag uit over de vooruitgang op de weg naar emissievrije wegmobiliteit. In het verslag wordt met name nagegaan en beoordeeld of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de transitie te vergemakkelijken, onder meer in de vorm van financiële middelen.

Amendement

Uiterlijk op 31 december 2025, en vervolgens **elk** jaar, brengt de Commissie verslag uit over de vooruitgang op de weg naar emissievrije wegmobiliteit. In het verslag wordt met name nagegaan en beoordeeld of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de transitie te vergemakkelijken, onder meer in de vorm van financiële middelen.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 14 bis – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

In de verslaglegging houdt de Commissie rekening met alle factoren die bijdragen tot een kostenefficiënte vooruitgang in de richting van klimaatneutraliteit tegen 2050. Hiertoe behoren ***de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen, de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen voor de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur, zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de potentiële bijdrage van innovatietechnologieën en duurzame alternatieve brandstoffen voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, de gevolgen voor de consument, de vooruitgang in de sociale dialoog en de aspecten om een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissieloze wegmobiliteit verder te faciliteren.***

Amendement

In de verslaglegging houdt de Commissie rekening met alle factoren die bijdragen tot een kostenefficiënte vooruitgang in de richting van klimaatneutraliteit tegen 2050. Hiertoe behoren:

- a) ***de uitrol en de kosten van emissievrije en emissiearme voertuigen,***
- b) ***de overgang van een louter op uitlaatemissies gebaseerde benadering naar een holistische benadering van emissies waarin de volledige levenscyclus in aanmerking wordt genomen op basis van de in artikel 7, lid 10, en artikel 12, lid 3 bis, beschreven methoden, waarbij ook rekening wordt gehouden met de broeikasgasintensiteit van de winning van mineralen, de productie en de eindfase van de levenscyclus, alsmede met de energiemix in de respectieve lidstaat waar de voertuigen in het verkeer worden gebracht,***
- c) ***de CO₂-drempel die wordt gebruikt om te bepalen wat een emissiearm voertuig is en, indien nodig, de herziening***

daarvan,

d) de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen voor de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur, zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen,

e) de potentiële bijdrage van innovatietechnologieën en duurzame alternatieve brandstoffen voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit,

f) de impact op de streefcijfers inzake broeikasgassen en luchtkwaliteit van de lidstaten, de jaarlijkse aankopen van nieuwe emissievrije en emissiearme voertuigen en tweedehandsvoertuigen,

g) de vooruitgang en de impact op regionaal niveau (NUTS II),

h) de gevolgen voor consumenten, met name consumenten met een laag inkomen, en de ontwikkeling van vervoersarmoede in elke lidstaat, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) .../... [Verordening tot oprichting van een sociaal klimaatfonds],

i) de vooruitgang in de sociale dialoog en de aspecten om een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissieloze wegmobiliteit verder te faciliteren,

j) de vooruitgang bij de uitrol van aanvullende capaciteit voor hernieuwbare elektriciteit in verhouding tot de groei van de verkoop van emissievrije voertuigen om ervoor te zorgen dat emissies niet eenvoudigweg worden verplaatst.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1– punt 9 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 14 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het volgende artikel 14 ter wordt ingevoegd:

“Artikel 14 ter

Overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt b), van Richtlijn (EU) .../... [herschikte richtlijn energie-efficiëntie] houden de lidstaten rekening met het beginsel “energie-efficiëntie eerst” bij besluiten over beleid, planning en investeringen betreffende de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, onder meer met betrekking tot de energie-efficiëntie van bron tot wiel van verschillende emissievrije technologieën.”.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – a

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 15 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

In **2028** verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening, voortbouwend op de *tweejaarlijkse* verslaglegging, en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van deze evaluatie.

Amendement

In **2027** verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening, voortbouwend op de *jaarlijkse* verslaglegging, en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van deze evaluatie.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – a

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 15 – lid 1 – alinea 2

Het verslag gaat **zo nodig** vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Het verslag gaat vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening **en tot vaststelling van een duidelijk traject voor verdere emissiereducties door de invoering van voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor nieuwe personenauto's en voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen voor de periode na 2035, met inbegrip van de eventuele opneming van plug-in hybride voertuigen in het kader van de streefcijfers voor het wagenpark, op basis van een levenscyclusanalyse methode die uiterlijk op 31 december 2023 door de Europese Commissie wordt ontwikkeld.**

Amendement 39

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – a bis (nieuw)

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 15 – lid 2

Bestaande tekst

2. In het in lid 1 bedoelde verslag gaat de Commissie onder meer in op de vraag of de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissiewaarden en brandstof- of energieverbruikswaarden representatief zijn voor de werkelijkheid; de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie, met name wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft; de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad²⁰ verslag is uitgebracht, met inbegrip van de financiering ervan; de potentiële bijdrage van het gebruik van synthetische en geavanceerde met hernieuwbare energie geproduceerde alternatieve brandstoffen

Amendement

a bis) lid 2 wordt vervangen door:

“2. In het in lid 1 bedoelde verslag gaat de Commissie onder meer in op de vraag of de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissiewaarden en brandstof- of energieverbruikswaarden representatief zijn voor de werkelijkheid; de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie, met name wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft; de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad ***betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen***²⁰ verslag is uitgebracht, met inbegrip van de financiering ervan; de ***uitvoering van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de***

aan emissiereducties; de daadwerkelijk waargenomen CO₂-emissiereducties op het niveau van het bestaande wagenpark; de werking van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen; de potentiële effecten van de overgangmaatregel waarin is voorzien in bijlage I, deel A, punt 6.3; de gevolgen van deze verordening voor consumenten, met name consumenten met een laag en een middeninkomen; evenals aspecten om een levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en betaalbare mobiliteit in de Unie verder te vereenvoudigen.

energieprestatie van gebouwen en de geplande evaluatie ervan; de potentiële bijdrage van het gebruik van synthetische en geavanceerde met hernieuwbare energie geproduceerde alternatieve brandstoffen aan emissiereducties; de daadwerkelijk waargenomen CO₂-emissiereducties op het niveau van het bestaande wagenpark; de werking van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen; de potentiële effecten van de overgangmaatregel waarin is voorzien in bijlage I, deel A, punt 6.3; de gevolgen van deze verordening voor consumenten, met name consumenten met een laag en een middeninkomen; evenals aspecten om een levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en betaalbare mobiliteit in de Unie verder te vereenvoudigen.”;

²⁰ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

²⁰ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

(32019R0631)

Amendement 40

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – b
Verordening (EU) 2019/631
Artikel 15 – leden 2 tot en met 5

Bestaande tekst

b) de leden 2 tot en met 5 worden geschrappt;

Amendement

b) de leden 3 tot en met 5 worden geschrappt;

(32019R0631)

Amendement 41

Vorstel voor een verordening
Bijlage I – alinea 1 – punt 1 – d bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/631
Bijlage I – deel A – punt 6.2.1

Bestaande tekst

6.2.1. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029

Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ + $a_{2025} (TM - TM_0)$

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.1;

$a_{2025} =$

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

waarbij:

a_{2021} = de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstekwadratenmethode op de testmassa (onafhankelijke variabele) en de specifieke CO₂-emissies (afhankelijke variabele) van elke nieuwe personenauto geregistreerd in 2021;

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe in 2021 geregistreerde personenauto's van die fabrikanten voor wie overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;

TM = de gemiddelde testmassa in kilogram (kg) van alle in het relevante kalenderjaar geregistreerde nieuwe personenauto's van de fabrikant;

TM₀ = de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), bepaalde waarde in kilogram (kg).

Amendement

d bis) punt 6.2.1 wordt vervangen door:

“6.2.1. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029

Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.1;”

Amendement 42

Voorstel voor een verordening
Bijlage I – alinea 1 – punt 1 – f
Verordening (EU) 2019/631
Bijlage I – deel A – punt 6.3.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6.3.2 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

6.3.2 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifieke emissiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ + $a_{2030} (TM - TM_0)$

Specifieke emissiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer 2030 = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.2;

$a_{2030} =$

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

waarbij:

$a_{2021} =$ zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

$\text{gemiddelde emissies}_{2021} =$ zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

$TM =$ zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

$TM_0 =$ zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO ₂ -emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambities van de Unie
Document- en procedurenummers	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	ENVI 13.9.2021
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ITRE 13.9.2021
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Dominique Riquet 7.10.2021
Behandeling in de commissie	26.1.2022
Datum goedkeuring	20.4.2022
Uitslag eindstemming	+ : 40 - : 17 0 : 19
Bij de eindstemming aanwezige leden	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding