



AANGENOMEN TEKSTEN

P8_TA(2018)0424

Bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen *I**

Amendementen van het Europees Parlement aangenomen op 25 oktober 2018 op het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))¹

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Amendement 1

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit²¹ heeft de Commissie aangekondigd dat de decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en dat we tegen het midden van deze eeuw stevig op weg moeten zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van vervoer als we de verbintenissen willen naleven die de Unie is aangegaan tijdens de 21ste Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond. Bovendien moeten de emissies van luchtverontreinigende stoffen van het

Amendement

(2) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit²¹ heeft de Commissie aangekondigd dat de decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en dat we tegen het midden van deze eeuw stevig op weg moeten zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van vervoer als we de verbintenissen willen naleven die de Unie is aangegaan tijdens de 21ste Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond. Bovendien moeten de emissies van luchtverontreinigende stoffen van het

¹ De zaak werd voor interinstitutionele onderhandelingen terugverwezen naar de bevoegde commissie op grond van artikel 59, lid 4, vierde alinea, van het Reglement (A8-0321/2018).

vervoer die schadelijk zijn voor de gezondheid zonder aarzelen aanzienlijk worden teruggedrongen. Dit kan worden bereikt door een reeks beleidsinitiatieven, waaronder het gebruik van overheidsopdrachten voor schone voertuigen.

²¹ COM(2016)0501.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Zoals aangekondigd in de Mededeling van de Commissie "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"²³ maakt dit voorstel deel uit van een tweede pakket aan voorstellen dat de Unie zal helpen om emissiearme mobiliteit tot stand te brengen. Dit pakket, dat is gepresenteerd in de mededeling van de Commissie "Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt", bevat een combinatie van aanbod- en vraaggerichte maatregelen om de EU op weg te zetten naar emissiearme mobiliteit en tegelijk de concurrentiekracht van het mobiliteits-ecosysteem in de EU te versterken.

vervoer die schadelijk zijn voor de gezondheid **en het milieu** zonder aarzelen aanzienlijk worden teruggedrongen. Dit kan worden bereikt door een reeks beleidsinitiatieven, waaronder **maatregelen ter ondersteuning van een modal shift naar openbaar vervoer en** het gebruik van overheidsopdrachten voor schone voertuigen.

²¹ COM(2016)0501.

Amendement

(4) Zoals aangekondigd in de Mededeling van de Commissie "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"²³ maakt dit voorstel deel uit van een tweede pakket aan voorstellen dat de Unie zal helpen om emissiearme mobiliteit tot stand te brengen. Dit pakket, dat is gepresenteerd in de mededeling van de Commissie "Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt", bevat een combinatie van aanbod- en vraaggerichte maatregelen om de EU op weg te zetten naar emissiearme mobiliteit en tegelijk de concurrentiekracht van het mobiliteits-ecosysteem in de EU te versterken. **De bevordering van duurzame voertuigen dient gelijke tred te houden met de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer, aangezien dat de snelste en meest kostenefficiënte manier is om het aantal voertuigen op de weg te verminderen en daarmee de luchtkwaliteit te verbeteren en de emissies terug te dringen.**

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) Nieuwe innoverende technologieën helpen de emissies van voertuigen terug te dringen, **hetgeen bijdraagt** tot de decarbonisering van de vervoerssector. De emissies van CO₂ en bepaalde verontreinigende stoffen (stofdeeltjes, stikstofoxiden en **niet-metaalhoudende** koolwaterstoffen) zullen **waarschijnlijk** afnemen naarmate emissiearme en emissievrije voertuigen meer ingang vinden op de markt, en het concurrentievermogen en de groei van de Europese voertuigsector op de groeiende mondiale markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen zal **verbeteren**.

Amendement

(5) Nieuwe innoverende technologieën helpen de emissies van voertuigen terug te dringen **en de geluidshinder te verminderen en dragen tegelijk bij** tot de decarbonisering van de vervoerssector. De emissies van CO₂ en bepaalde verontreinigende stoffen (stofdeeltjes, stikstofoxiden en **niet-methaanhoudende** koolwaterstoffen) zullen afnemen naarmate emissiearme en emissievrije voertuigen meer ingang vinden op de markt, **wat ten goede zal komen aan de luchtkwaliteit in steden en andere verontreinigde gebieden, en tevens zal bijdragen aan** het concurrentievermogen en de groei van de Europese voertuigsector op de groeiende mondiale markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen **en zal zorgen voor de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Bovendien moet het beginsel van technologische neutraliteit het absolute basisbeginsel zijn van alle inspanningen, teneinde een klimaat van concurrentie te garanderen en te stimuleren en aan te sporen tot bijkomend onderzoek en verdere innovaties op dit gebied. Om de luchtvervuiling en geluidshinder terug te dringen en te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van de Unie in stedelijke en plattelandsgebieden zijn concrete en ambitieuze maatregelen en beleidskeuzes nodig, waaronder het gebruik van overheidsopdrachten voor schone voertuigen.**

Amendement 4

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Ramingen betreffende het moment waarop er prijspariteit zal ontstaan tussen voertuigen met een verbrandingsmotor (ICEV's) en elektrische voertuigen met batterij (BEV's) liggen tussen 2020 en 2028. Bovendien hebben verschillende producenten van originele onderdelen (OEM's) voorbeelden gegeven van prijspariteit voor een aantal nieuwe modellen in 2020. Gezien de lagere operationele kosten van BEV's zal het moment van pariteit van de totale kosten van eigendom (TCO) eerder vallen dan het jaar van de aankooprijspareit, normaal gezien twee tot zes jaar eerder.

Amendement 5

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 5 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 ter) Volgens marktprognoses zullen schone voertuigen, zoals volledig elektrische auto's, vanaf 2020 aanzienlijk in prijs dalen en zeer concurrerend en zelfs goedkoper in het gebruik worden dan conventionele voertuigen, vooral wanneer de totale kosten van eigendom in aanmerking worden genomen, vanwege de lagere kosten van batterijen, maar ook door andere kostenbesparingen die zich zullen voordoen als gevolg van de lagere brandstofkosten en lagere onderhoudskosten die met het gebruik van een elektrisch voertuig gepaard gaan.

Amendement 6

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 5 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 quater) *Hoewel de Unie een van de toonaangevende regio's is wat betreft onderzoek en hoogwaardige eco-innovatie, herbergt de regio Azië-Stille Oceaan de grootste fabrikanten van bussen en batterijen. Evenzo zijn de markten in China en de Verenigde Staten – die samen goed zijn voor ongeveer 60 % van de mondiale markt, ten opzichte van een aandeel van 28 % voor de Unie – de drijvende kracht achter de ontwikkelingen op de mondiale markt voor elektrische voertuigen met batterij. Daarom is er een ambitieus beleidskader van de Unie nodig om innovatie te stimuleren en het concurrentievermogen en de groei van de Europese industrie op de groeiende mondiale markt voor schone voertuigen en de bijbehorende technologische infrastructuur verder te bevorderen.*

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 quinquies) *De Unie moet meer stimulansen bieden ter bevordering van de technologische ontwikkeling van duurzame en recycleerbare batterijen, waarvan de productie moet worden afgestemd op de ambitie een zo klein mogelijke milieuoetadruk achter te laten.*

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 sexies) *De milieueffecten van de productie van batterijen binnen de Unie*

en daarbuiten moeten zoveel mogelijk worden beperkt teneinde te voldoen aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, met name wat betreft de winning van de grondstoffen voor de productie van batterijen. Ook de uitstoot van broeikasgassen tijdens het gehele productieproces moet in aanmerking worden genomen. De Commissie moet, in overeenstemming met de herziening van Richtlijn 2006/66/EG, ambitieuze doelstellingen voor de recycleerbaarheid van batterijen voorstellen.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) *Via hun aanbestedingsbeleid* kunnen overheidsinstanties markten voor innoverende goederen en diensten oprichten en ondersteunen. In Richtlijnen 2014/24/EU²⁴ en 2014/25/EU²⁵ zijn de minimumregels vastgesteld die overheidsinstanties en bepaalde exploitanten van diensten van openbaar nut moeten volgen om op geharmoniseerde wijze overheidsopdrachten te plaatsen voor goederen, werken en diensten. In die regels zijn met name algemene drempels vastgesteld voor het volume van de contracten die onder de wetgeving van de Unie moeten vallen; deze drempels gelden ook voor de richtlijn inzake schone voertuigen.

Amendement

(6) *Gezien het feit dat overheidsuitgaven voor goederen, werken en diensten ongeveer 14 % van het bbp uitmaken, goed voor zo'n 1,8 biljoen EUR per jaar, kunnen overheidsinstanties via hun aanbestedingsbeleid* markten voor innoverende goederen en diensten oprichten en ondersteunen. In Richtlijnen 2014/24/EU²⁴ en 2014/25/EU²⁵ zijn de minimumregels vastgesteld die overheidsinstanties en bepaalde exploitanten van diensten van openbaar nut moeten volgen om op geharmoniseerde wijze overheidsopdrachten te plaatsen voor goederen, werken en diensten *in overeenstemming met de milieueisen voor aangekochte goederen (met inbegrip van voertuigen)*. In die regels zijn met name algemene drempels vastgesteld voor het volume van de contracten die onder de wetgeving van de Unie moeten vallen; deze drempels gelden ook voor de richtlijn inzake schone voertuigen. *Om dit doel te bereiken, moet de richtlijn zowel duidelijke en transparante voorschriften als een eenvoudige berekeningsmethode voor de aanbestedingsdoelstellingen bevatten.*

²⁴ PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65.

²⁵ PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243.

²⁴ PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65.

²⁵ PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) De beschikbaarheid van oplaad- en tankinfrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor elke vorm van vervoer met voertuigen op alternatieve brandstoffen, en dus ook voor het openbaar vervoer. Daarom moeten in Richtlijn 2014/94/EU de elementen die gericht zijn op de bevordering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor het openbaar vervoer worden versterkt. In afwachting van een herziening van die richtlijn moet de Commissie een actieplan voor openbaarvervoersinfrastructuur opstellen.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen om distributiesysteembeheerders (DSB's) de opdracht te geven een minimale kritische massa van oplaadstations in het publieke domein te bezitten, ontwikkelen, beheren en exploiteren met vrije toegang tot alle elektriciteitsleveranciers, om ervoor te zorgen dat er voldoende oplaadpunten beschikbaar zijn.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quater) *De lidstaten moeten worden aangemoedigd na te gaan of het mogelijk is in het kader van openbare diensten het gebruik van voertuigen met ultralage emissies te ondersteunen en de kosten van dit gebruik te verminderen, bijvoorbeeld door een vrijstelling of verlaging van energiebelastingen in te voeren voor voertuigen met ultralage emissies.*

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8) Uit de effectbeoordeling blijkt duidelijk dat een wijziging van de algemene beleidsaanpak, waarbij op het niveau van de Unie de overheidsopdrachten verschuiven naar schone voertuigen, tal van voordelen biedt. Door minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten vast te stellen, kan de doelstelling om schone voertuigen ingang te doen vinden op de markt beter worden bereikt dan door externe kosten mee te nemen in besluiten voor overheidsopdrachten; verder wordt er ook op gewezen dat het belangrijk is in alle besluiten voor overheidsopdrachten rekening te houden met milieuaspecten. De voordelen voor de Europese burgers op middellange en lange termijn rechtvaardigen deze aanpak, voor zover geen specifieke technologie wordt opgelegd aan aanbestedende diensten, entiteiten en exploitanten.

(8) Uit de effectbeoordeling blijkt duidelijk dat een wijziging van de algemene beleidsaanpak, waarbij op het niveau van de Unie de overheidsopdrachten verschuiven naar schone **en energiezuinige** voertuigen, tal van voordelen biedt. Door minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten vast te stellen, kan de doelstelling om schone voertuigen ingang te doen vinden op de markt beter worden bereikt dan door externe kosten mee te nemen in besluiten voor overheidsopdrachten; verder wordt er ook op gewezen dat het belangrijk is in alle besluiten voor overheidsopdrachten rekening te houden met milieuaspecten. De voordelen voor de Europese burgers op middellange en lange termijn rechtvaardigen deze aanpak, voor zover geen specifieke technologie wordt opgelegd aan aanbestedende diensten, entiteiten en exploitanten.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Door het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot leasing, renting en huurkoop van voertuigen, en tot contracten voor openbare vervoersdiensten over de weg, passagiersvervoer over de weg voor speciale doeleinden, niet-geregeld passagiersvervoer en huur van bussen en touringcars met bestuurder, en tot specifieke post- en koerierdiensten en afvalverwijderingsdiensten, wordt gegarandeerd dat alle relevante aanbestedingspraktijken onder de richtlijn vallen.

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) De **meeste belanghebbenden zijn voorstander van een definitie van schone voertuigen die rekening houdt met de eisen inzake** de vermindering van broeikasgassen en luchtverontreinigende emissies van lichte en zware bedrijfsvoertuigen. Om te garanderen dat er in de Unie passende stimulansen worden gegeven om **emissiearme en emissievrije** voertuigen ingang te doen vinden op de markt, moeten de in deze wijziging vastgestelde bepalingen inzake overheidsopdrachten voor dergelijke voertuigen in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van de

Amendement

(9) Door het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot leasing, renting en huurkoop **en retrofitting** van voertuigen, en tot contracten voor openbare vervoersdiensten over de weg, passagiersvervoer over de weg voor speciale doeleinden, niet-geregeld passagiersvervoer en huur van bussen en touringcars met bestuurder, en tot specifieke post- en koerierdiensten en afvalverwijderingsdiensten, wordt gegarandeerd dat alle relevante aanbestedingspraktijken onder de richtlijn vallen, **hoewel bestaande contracten niet met terugwerkende kracht aan deze richtlijn mogen worden onderworpen. Bovendien moet de Commissie de haalbaarheid van groene overheidsopdrachten voor andere vervoerswijzen bestuderen.**

Amendement

(10) De **gewijzigde richtlijn moet bijdragen aan** de vermindering van broeikasgassen en luchtverontreinigende emissies van lichte en zware bedrijfsvoertuigen. Om te garanderen dat er in de Unie passende stimulansen worden gegeven om **emissievrije en emissiearme** voertuigen ingang te doen vinden op de markt, moeten de in deze wijziging vastgestelde bepalingen inzake overheidsopdrachten voor dergelijke voertuigen in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van de Uniewetgeving inzake CO₂-emissies van voertuigen en bestelwagens voor de

Uniewetgeving inzake CO₂-emissies van voertuigen en bestelwagens voor de periode na 2020²⁶. Maatregelen die in **het kader van de gewijzigde** richtlijn worden uitgevoerd, zullen bijdragen tot de naleving van de vereisten van deze normen. Een ambitieuzere benadering van overheidsopdrachten **kan** een belangrijke aanvullende marktprikkel geven.

²⁶ COM(2017)0676.

periode na 2020²⁶. Maatregelen die in **overeenstemming met deze** richtlijn worden uitgevoerd, zullen **ook** bijdragen tot de naleving van de vereisten van deze normen **en zullen de uitrol van de bijbehorende oplaadinfrastructuur bevorderen**. Een ambitieuzere benadering van overheidsopdrachten **zal** een belangrijke aanvullende marktprikkel geven.

²⁶ COM(2017)0676.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) Om de luchtkwaliteit in steden en gemeenten te verbeteren, is het van cruciaal belang het wagenpark te vervangen door voertuigen die voldoen aan de normen voor schone voertuigen. Bovendien houden de beginselen van de circulaire economie in dat de levensduur van producten moet worden verlengd. Daarom mogen voertuigen die door retrofitting zijn aangepast om ze in overeenstemming te brengen met de normen voor schone voertuigen worden meegeteld om de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten als vastgesteld in de tabellen 4 en 5 van de bijlage te behalen.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 ter) Voertuigen die aan de uitlaat nul emissies uitstoten, kunnen toch een aanzienlijke milieuvoetafdruk hebben

als gevolg van het productieproces van de onderdelen en de graad van recycleerbaarheid of efficiëntie van de brandstofproductie. Daarom moeten technologieën die inspelen op dit probleem, zoals duurzame en recycleerbare batterijen, meer steun krijgen in verband met het behalen van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten als vastgesteld in de tabellen 4 en 5 van de bijlage. Onderzoek en ontwikkeling op het gebied van deze technologieën moeten tevens worden bevorderd in andere beleidsmaatregelen van de Unie.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 quater) De berekening van de CO₂-uitstoot moet gebaseerd zijn op de emissies van bron tot wiel om rekening te houden met de gehele keten van de brandstofvoorziening, van winning tot uitlaat. Dit geeft een nauwkeuriger beeld van de totale emissies van een voertuig. Daarom moet de Commissie uiterlijk op 31 december 2022 de methode vastleggen voor het bijhouden van de emissies van bron tot wiel.

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11) *Lichte* en zware bedrijfsvoertuigen worden gebruikt voor verschillende doeleinden en hebben verschillende niveaus van markt maturiteit; het zou nuttig zijn in overheidsopdrachten rekening te houden met deze verschillen. *Uit de*

(11) *Twee- en driewielers en lichte* en zware bedrijfsvoertuigen worden gebruikt voor verschillende doeleinden en hebben verschillende niveaus van markt maturiteit; het zou nuttig zijn in overheidsopdrachten rekening te houden met deze verschillen.

*effectbeoordeling is gebleken dat een benadering op basis van alternatieve brandstoffen een meerwaarde biedt, in afwachting van de vaststelling van technologisch neutrale eisen voor CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen op het niveau van de Unie, die de Commissie voornemens is in de toekomst vast te stellen. In de effectbeoordeling werd verder erkend dat de markt voor emissiearme en emissievrije stadsbussen **volwassener** is geworden, terwijl de markt voor emissiearme en emissievrije vrachtwagens zich nog in een **pril stadium** bevindt.*

*Verder moet worden erkend dat op de markt voor emissiearme en emissievrije stadsbussen **recent vooruitgang** is geboekt, terwijl de markt voor emissiearme en emissievrije vrachtwagens zich nog in een **beginstadium** bevindt.*

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Het potentieel om emissies enkel via openbare aanbestedingen te verminderen is beperkt en het openbaar vervoer is verantwoordelijk voor slechts een klein aandeel van de emissies die afkomstig zijn van de vervoerssector. De lidstaten moeten daarom worden aangemoedigd om de aankoop van schone voertuigen door andere wagenparkeigenaars zoals taxi-, autoverhuur- en ride-pooling-bedrijven te reguleren.

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12) De vaststelling van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone voertuigen tegen 2025 en 2030 op het niveau van de lidstaten draagt bij tot de

(12) De vaststelling van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone voertuigen **die moeten worden bereikt** tegen 2025 en 2030 op het niveau van de

beleidszekerheid op markten waar investeringen in emissiearme en emissievrije mobiliteit noodzakelijk zijn. De minimumstreefcijfers ondersteunen de marktcreatie in de hele Unie. Ze zorgen voor de nodige tijd om de processen voor overheidsopdrachten aan te passen en geven een duidelijk marktsignaal. In de effectbeoordeling wordt erop gewezen dat steeds meer lidstaten streefcijfers vaststellen, afhankelijk van hun economische capaciteit en de ernst van het probleem. Er moeten verschillende doelstellingen worden vastgesteld voor verschillende lidstaten, al naargelang hun economische capaciteit (bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking) en de blootstelling aan vervuiling (bevolkingsdichtheid in steden). De minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten moeten worden aangevuld met de verplichting voor aanbestedende diensten, entiteiten en exploitanten om in al hun aanbestedingsprocedures rekening te houden met relevante energie- en milieuaspecten. Uit de territoriale effectbeoordeling van deze gewijzigde richtlijn bleek dat het effect gelijk verspreid zal zijn over de regio's in de Unie.

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

lidstaten draagt bij tot de beleidszekerheid op markten waar investeringen in emissiearme en emissievrije mobiliteit noodzakelijk zijn. De minimumstreefcijfers ondersteunen de marktcreatie in de hele Unie. Ze zorgen voor de nodige tijd om de processen voor overheidsopdrachten aan te passen en geven een duidelijk marktsignaal. In de effectbeoordeling wordt erop gewezen dat steeds meer lidstaten streefcijfers vaststellen, afhankelijk van hun economische capaciteit en de ernst van het probleem. Er moeten verschillende doelstellingen worden vastgesteld voor verschillende lidstaten, al naargelang hun economische capaciteit (bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking) en de blootstelling aan vervuiling (bevolkingsdichtheid in steden). De minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten moeten worden aangevuld met de verplichting voor aanbestedende diensten, entiteiten en exploitanten om in al hun aanbestedingsprocedures rekening te houden met relevante energie- en milieuaspecten. Uit de territoriale effectbeoordeling van deze gewijzigde richtlijn bleek dat het effect gelijk verspreid zal zijn over de regio's in de Unie.

Amendement

(12 bis) In zijn aanbeveling aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector^{10bis} verzocht het Europees Parlement de lidstaten om groen beleid inzake overheidsopdrachten te stimuleren, waarbij overheidsinstanties emissieloze voertuigen (ZEV's) en voertuigen met ultralage emissies

(ULEV's) aankopen voor hun eigen wagenpark of voor (semi)openbare autodeelprogramma's, en om nieuwe CO₂-uitstotende auto's tegen 2035 geleidelijk te verwijderen.

^{10bis} PB C 298 van 23.8.2018, blz. 140.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Het effect van overheidsopdrachten voor schone voertuigen zal het grootst zijn in gebieden met relatief veel luchtverontreiniging. De overheden van de lidstaten worden aangespoord om vooral op dergelijke gebieden te focussen bij de vaststelling van hun binnenlandse minimumstreefcijfers en om de desbetreffende maatregelen op te nemen in hun verslagen in het kader van deze gewijzigde richtlijn.

Amendement

(13) Het effect van overheidsopdrachten voor schone voertuigen zal het grootst zijn in gebieden met relatief veel luchtverontreiniging **en geluidshinder**. De overheden van de lidstaten worden aangespoord om vooral op dergelijke gebieden te focussen bij de vaststelling van hun binnenlandse minimumstreefcijfers en om de desbetreffende maatregelen op te nemen in hun verslagen in het kader van deze gewijzigde richtlijn. **Om onevenredige lasten te voorkomen en de potentiële resultaten van deze richtlijn te optimaliseren, moeten de overheden passende technische bijstand krijgen.**

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 bis) De gewijzigde richtlijn moet bijdragen tot een vermindering van de emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen, en tot de bevordering van schoon openbaar vervoer over de weg. Een afschrikkend effect op de ontwikkeling van niet voor de weg bestemd schoon vervoer zoals trams en metrotreinen moet worden vermeden.

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 ter) Zonder de ontwikkeling van marktklare en technisch volgroeide producten kunnen de in deze richtlijn vastgelegde drempelwaarden moeilijk worden ingevoerd. Om ervoor te zorgen dat de informatie over de voortgang regelmatig wordt geactualiseerd, moet de Commissie om de twee jaar een verslag indienen waarin zij evalueert of er marktklare oplossingen voor schone voertuigen beschikbaar zijn. Voorts moeten de Commissie en de lidstaten sterkere financiële en niet-financiële stimulansen bieden om dergelijke schone voertuigen sneller ingang te doen vinden op de markt.

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 quater) Gezien het aanzienlijke verschil in financiële speelruimte waarover particuliere vervoerexploitanten beschikken om potentieel duurdere voertuigen op alternatieve brandstoffen in te zetten, moet in mechanismen worden voorzien om in het kader van aanbestedingsprocedures te zorgen voor een gelijk speelveld voor openbare en particuliere vervoerexploitanten en om ervoor te zorgen dat de kosten voor naleving van de in deze richtlijn vastgestelde minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten niet worden afgewenteld op de lokale overheden, met name in het geval van kleine gemeenten,

en ook niet leiden tot de externalisering van hogere kosten door middel van hogere prijzen voor vervoersbewijzen, hogere lokale belastingen of een beperking van openbaarvervoersdiensten.

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) Om effectieve monitoring van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn mogelijk te maken, moeten de verslagen over overheidsopdrachten in het kader van deze gewijzigde richtlijn een duidelijk marktoverzicht bevatten. In 2023 moet **voor het** eerst een **tussentijds** verslag worden ingediend; het eerste volledige verslag over de tenuitvoerlegging van de minimumstreefcijfers moet voor het eerst in 2026, en daarna om de drie jaar worden ingediend. Om de administratieve lasten voor individuele overheidsorganen tot een minimum te beperken en een doeltreffend marktoverzicht op te stellen, moet eenvoudige rapportering mogelijk worden gemaakt. **De Commissie zorgt voor volledige rapportering over emissiearme en emissievrije voertuigen en andere voertuigen op alternatieve brandstoffen in het kader van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten van de Unie. Specifieke codes in de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten zullen helpen bij de registratie en monitoring in de TED-gegevensbank (Tender Electronic Daily).**

Amendement

(15) Om effectieve monitoring van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn mogelijk te maken, moeten de verslagen over overheidsopdrachten in het kader van deze gewijzigde richtlijn een duidelijk marktoverzicht bevatten. In 2023 moet eerst een **voorlopig** verslag **van de lidstaten bij de Commissie** worden ingediend **in het kader van de rapportering krachtens de wetgevingshandelingen van de Unie over openbare aanbestedingen en het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten**; het eerste volledige verslag over de tenuitvoerlegging van de minimumstreefcijfers moet voor het eerst in 2026, en daarna om de drie jaar worden ingediend. Om de administratieve lasten voor individuele overheidsorganen tot een minimum te beperken en een doeltreffend marktoverzicht op te stellen, moet eenvoudige rapportering mogelijk worden gemaakt. **Deze verslagen moeten informatie bevatten over de stappen die zijn genomen om Richtlijn 2009/33/EG ten uitvoer te leggen en moeten in overeenstemming zijn met de categorieën van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten van de Unie. De Commissie moet bij het Europees Parlement en de Raad regelmatig verslagen indienen over de toepassing van Richtlijn 2009/33/EG. De Commissie moet ook beoordelen of bouwmaschinen kunnen worden opgenomen in het**

toepassingsgebied van Richtlijn 2009/33/EG, en zo ja, een methode uitwerken om een definitie vast te stellen van "schone bouwmachines".

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 bis) *Om in de toekomst met meer kennis van zaken beleidskeuzes te kunnen maken in de sector, door een nauwkeuriger beeld te geven van de totale emissies van een bepaald voertuig waarbij de hele waardeketen in aanmerking wordt genomen, moet de Commissie een methode voorstellen om voor voertuigen de CO₂-emissies gedurende de gehele levenscyclus en de CO₂-emissies van bron tot wiel te berekenen. Deze emissies moeten in aanmerking worden genomen bij de herziening door de Commissie van Richtlijn 2009/33/EG en eventuele andere relevante wetgeving in verband met alternatieve brandstoffen.*

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16) Door gerichte openbare steunmaatregelen te nemen op het niveau van de lidstaten en de Unie kan de marktopname van schone voertuigen verder worden ondersteund. Dit omvat een betere uitwisseling van kennis en afstemming van overheidsopdrachten om acties mogelijk te maken op een schaal die groot genoeg is om de kosten te drukken en een effect te hebben op de markt. De mogelijkheid van overheidssteun ter bevordering van de ontwikkeling van de

(16) Door gerichte openbare steunmaatregelen te nemen op het niveau van de lidstaten en de Unie kan de marktopname van schone voertuigen verder worden ondersteund. Dit omvat een betere uitwisseling van kennis en afstemming van overheidsopdrachten om acties mogelijk te maken op een schaal die groot genoeg is om de kosten te drukken en een effect te hebben op de markt.
Bovendien moeten regionale proefprojecten worden aangemoedigd,

infrastructuur die nodig is voor de distributie van alternatieve brandstoffen wordt erkend in de Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020²⁷. De bepalingen van het EG-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 107 en 108, blijven echter van toepassing op dergelijke staatssteun.

²⁷ PB C 200 van 28.6.2014, blz. 1.

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

met name op plaatsen met onderlinge verbindingen tussen landelijke en stedelijke gebieden. De mogelijkheid van overheidssteun ter bevordering van de ontwikkeling van de infrastructuur die nodig is voor de distributie van alternatieve brandstoffen wordt erkend in de Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020²⁷. De bepalingen van het EG-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 107 en 108, blijven echter van toepassing op dergelijke staatssteun.

²⁷ PB C 200 van 28.6.2014, blz. 1.

Amendement

(16 bis) Met het oog op verdere vermindering van emissies en luchtvervuilende stoffen moeten de lidstaten in voorkomend geval worden gestimuleerd om verschillende prikkels en mechanismen voor wagenparkontwikkeling toe te passen in andere sectoren dan diegene die onder de gewijzigde richtlijn vallen.

Amendement

(16 ter) De lidstaten zien erop toe dat de kosten die met de naleving van de in deze richtlijn vastgestelde minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten zijn gemoeid niet worden afgewenteld op de lokale overheden en dat er voldoende financiële middelen ter beschikking worden gesteld aan de aanbestedende diensten en

aanbestedende entiteiten.

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 quater) Gerichte steunmaatregelen voor de aankoop van schone voertuigen zijn van essentieel belang. Om de doelstellingen van deze richtlijn te helpen bereiken, moeten de lidstaten hun financiële en niet-financiële stimulansen uitbreiden om schone voertuigen sneller ingang te doen vinden op de markt.

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 quinquies) Indien er krachtens deze richtlijn minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten worden opgelegd voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen, moeten er bijkomende financiële middelen worden vrijgemaakt ten gunste van aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten. Daarom moet er in het begrotings- en financieel beleid van de Unie voor de periode na 2020 voldoende financiële steun worden uitgetrokken voor aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten. Dat moet tot uiting komen in het toekomstig meerjarig financieel kader en in de regels betreffende duurzame financiering en de financiële instellingen van de Unie.

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 sexes (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 sexies) Om ervoor te zorgen dat overheidsinstanties gestimuleerd worden om schone voertuigen aan te kopen en dat de lidstaten in de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen investeren, maar ook om te voorkomen dat dergelijke aankopen tot hogere prijzen voor reizigers leiden, moet het begrotings- en financieel beleid van de Unie voor de periode na 2020 voorzien in steun voor aanbestedende entiteiten. Dat moet tot uiting komen in het toekomstig meerjarig financieel kader en in de regels betreffende duurzame financiering en de financiële instellingen van de Unie. Daarnaast moeten de lidstaten meer financiële en niet-financiële stimulansen bieden en milieuaudits overwegen om schone voertuigen sneller ingang te doen vinden op de markt. Deze inspanningen zullen de aanvankelijke hoge investeringskosten van de infrastructuraanpassingen drukken en bijdragen tot de decarbonisatie van de vervoerssector.

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 septies) In het kader van het huidige meerjarig financieel kader (MFK) beschikt de Unie over een reeks verschillende fondsen om de lidstaten, lokale overheden en betrokken exploitanten te ondersteunen bij hun omschakeling naar duurzame mobiliteit. Voor de periode 2014-2020 heeft de Unie 13,7 miljard EUR van de Europese structuur- en investeringsfondsen toegewezen aan de financiering van stedelijke mobiliteit. In het kader van Horizon 2020, het onderzoeksprogramma

van de Unie, zal ongeveer 200 miljoen EUR beschikbaar worden gesteld voor stedelijke mobiliteit en 650 miljoen EUR voor slimme steden, en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen zal zo'n 200 miljoen EUR uittrekken voor oproepen tot het indienen van voorstellen voor stedelijke knooppunten. In het kader van het volgende MFK moeten de Commissie en de lidstaten duurzame projecten voor stedelijke mobiliteit blijven ondersteunen en de nodige synergieën tussen de verschillende financieringsbronnen en -programma's versterken. Met name de koppelingen tussen stedelijke mobiliteit, de nieuwe Digitale Agenda en de energie-unie moeten worden versterkt, zoals de mogelijkheid om uit de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen synergieprojecten te financieren, met een extra medefinancieringspercentage voor vervoersprojecten met energie- en telecommunicatie-elementen die een enorm potentieel hebben voor stedelijke projecten.

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 octies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 octies) Een gericht gebruik van Uniefinancieringsinstrumenten, zoals het Europees Fonds voor strategische investeringen of de faciliteit voor schoner vervoer van de Europese Investeringsbank, die kunnen bijdragen aan de financiering van wagenparken en materieel, moet worden bevorderd. Hiertoe moet er een betere beschikbaarheid komen van technische en financiële adviesdiensten voor lokale overheden en exploitanten, bijvoorbeeld via de Europese investeringsadvieshub, Jaspers, Jessica of fi-compass

(adviesplatform financieringsinstrumenten), om hun institutionele capaciteit te versterken, de voorbereiding en tenuitvoerlegging van projecten te verbeteren en optimaal gebruik te maken van Uniemiddelen en -financieringsinstrumenten, onder meer door de risico's van innovatieve inschrijvingen te beperken.

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 nonies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 nonies) Overheden moeten tevens worden aangemoedigd om bij de aankoop van voertuigen de in artikel 82 van Richtlijn 2014/25/EU omschreven criteria van de economisch voordeligste inschrijving te volgen, waarbij zij rekening houden met de kosteneffectiviteit gedurende de gehele levensduur van het voertuig, alsook met milieu- en sociale aspecten.

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 decies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 decies) Om de effecten van de investeringen te maximaliseren, moeten mobiliteits- en stadsplanning beter worden gecoördineerd, bijvoorbeeld met behulp van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (SUMP's). SUMP's zijn plannen die over verschillende afzonderlijke beleidsterreinen heen en in samenwerking met verschillende bestuursniveaus worden ontwikkeld en waarin verschillende vervoerswijzen, verkeersveiligheid, goederenvervoer, mobiliteitsbeheer en intelligente

vervoerssystemen worden gecombineerd. SUMP's kunnen een belangrijke rol spelen bij het behalen van de streefcijfers van de Unie voor CO₂-emissies en de beperking van geluidshinder en luchtverontreiniging. De toepassing van SUMP's moet daarom een belangrijk aandachtspunt zijn bij de financiering van Unieprojecten op het gebied van stedelijk vervoer, waaronder bij de tenuitvoerlegging van deze gewijzigde richtlijn. De Commissie moet in dit verband de bevoegde autoriteiten de nodige begeleiding en technische ondersteuning bieden bij de ontwikkeling van SUMP's, met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel.

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16 undecies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 undecies) Overheidsopdrachten zijn niet alleen bevorderlijk voor een breder gebruik van schone voertuigen, maar zijn ook een motor voor nieuwe vormen van mobiliteit. Niet alleen krijgen schone voertuigen een stimulans en wordt de uitrol van infrastructuur in stedelijke gebieden bespoedigd, maar daarnaast zal de digitalisering het personen- en goederenvervoer ook efficiënter maken. Multimodale en gedeelde mobiliteit zijn naast geïntegreerde vervoersbewijzen van essentieel belang voor de transitie naar mobiliteit als dienst (MaaS).

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17) Om de doelstellingen van deze

Schrappen

richtlijn te verwezenlijken, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd, teneinde de bepalingen met betrekking tot CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen te actualiseren voor een periode van vijf jaar die begint op [datum van inwerkingtreding invoegen]. Deze periode moet daarna stilzwijgend met eenzelfde periode worden verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich tegen dergelijke verlenging verzet. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidend werk tot passende raadpleging overgaat, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 bis) Overeenkomstig het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven^{1 bis} moet er bijzondere aandacht worden besteed aan het volgen van de effecten van Uniewetgeving. De evaluatie van Richtlijn 2009/33/EG moet als basis dienen voor een effectbeoordeling van de mogelijkheden voor verdere maatregelen. Daarom moet de Commissie op basis van de beste en meest recente beschikbare wetenschappelijke bewijzen beoordelen of het nodig is die richtlijn te herzien zodat hierin rekening wordt gehouden met de CO₂-emissies gedurende de gehele levenscyclus en de CO₂-emissies van bron

tot wiel van voertuigen, teneinde transparantie en verantwoordingsplicht te waarborgen met betrekking tot de verwezenlijking van beleidsdoelstellingen, en moet ze indien nodig noodzakelijke verbeteringen voorstellen. In voorkomend geval moet de Commissie in dit verband ook andere relevante wetgeving met betrekking tot alternatieve brandstoffen evalueren.

1bis PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Amendement 42

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 ter) Bij een groot deel van de aankopen in verband met openbaar vervoer zijn lokale openbaarvervoersinstanties betrokken, die in het algemeen in handen zijn van lokale autoriteiten met beperkte financiële middelen. Regels inzake de aankoop van schone voertuigen mogen daarom geen aanzienlijke bijkomende financiële lasten met zich meebrengen en ook niet leiden tot de externalisering van eventuele hogere kosten door middel van hogere prijzen voor vervoersbewijzen, hogere lokale belastingen of een beperking van het openbaar vervoer.

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 quater) De Unie moet EU-fabrikanten beschermen tegen oneerlijke concurrentie in derde landen, waar EU-fabrikanten geen toegang hebben tot aanbestedingsprocedures voor de

aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen. Daarom moet de Commissie oneerlijke concurrentiepraktijken in derde landen nader onderzoeken en passende maatregelen treffen om bescherming van de Europese industrie te waarborgen.

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2009/33/EG
Titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit

Amendement

Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ***in het kader van overheidsopdrachten***, ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit

Amendement 45

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 1 – alinea 1

Bestaande tekst

Op grond van deze richtlijn moeten aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en bepaalde exploitanten bij de aankoop van wegvoertuigen rekening houden met energie- en milieueffecten tijdens de volledige levensduur, met inbegrip van energieverbruik en CO₂-uitstoot en de uitstoot van bepaalde verontreinigende stoffen, teneinde de markt voor schone en energiezuinige voertuigen te bevorderen en de bijdrage van de vervoerssector aan het milieu-, klimaat- en energiebeleid van de ***Europese Gemeenschap*** te verbeteren.

Amendement

(1 bis) In artikel 1 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Op grond van deze richtlijn moeten aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en bepaalde exploitanten bij de aankoop, ***leasing, renting of huurkoop*** van wegvoertuigen rekening houden met energie- en milieueffecten tijdens de volledige levensduur, met inbegrip van energieverbruik en CO₂-uitstoot en de uitstoot van bepaalde verontreinigende stoffen, teneinde de markt voor schone en energiezuinige voertuigen te bevorderen en de bijdrage van de vervoerssector aan het milieu-, klimaat- en energiebeleid van de ***Unie*** te verbeteren."

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 2 – alinea 1

Bestaande tekst

Lidstaten mogen contracten voor de aankoop van voertuigen zoals bedoeld in artikel 2, lid 3, van Richtlijn 2007/46/EG, waarvoor geen typegoedkeuring of individuele goedkeuring op hun grondgebied vereist is, vrijstellen van de toepassing van de bepalingen van de onderhavige richtlijn.

Amendement

(1 ter) In artikel 2 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Lidstaten mogen contracten voor de aankoop, ***leasing, renting of huurkoop*** van voertuigen zoals bedoeld in artikel 2, lid 3, van Richtlijn 2007/46/EG, waarvoor geen typegoedkeuring of individuele goedkeuring op hun grondgebied vereist is, vrijstellen van de toepassing van de bepalingen van de onderhavige richtlijn."

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 3 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze richtlijn is van toepassing op overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen:

Amendement

Deze richtlijn is van toepassing op overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop ***of retrofitting*** van wegvoertuigen:

Amendement 48

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 3 – lid 1 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) instellingen, agentschappen en organen van de Europese Unie.

Amendement 49

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 4 – alinea 1 – punt 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. "schoon voertuig":

- a) *een voertuig van categorie M1 of M2 met een maximale uitlaatemissie, uitgedrukt in gram CO₂/km, en verontreinigende emissies in echte rijomstandigheden die lager zijn dan een percentage van de in tabel 2 van de bijlage vermelde toepasselijke emissiegrenzen; of*
- b) *een voertuig van categorie N1 met een maximale uitlaatemissie, uitgedrukt in gram CO₂/km, en verontreinigende emissies in echte rijomstandigheden die lager zijn dan een percentage van de in tabel 2 van de bijlage vermelde toepasselijke emissiegrenzen; of*
- c) *een voertuig van categorie M3, N2 of N3 zoals gedefinieerd in tabel 3 van de bijlage.*

Amendement

4. "schoon voertuig": *een voertuig, ongeacht de categorie, dat rijdt op alternatieve brandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, eerste alinea, punt 1), van Richtlijn 2014/94/EU, met uitzondering van biobrandstoffen die niet worden geproduceerd uit in bijlage IX, deel A, van Richtlijn 2018/... (RED II) vermelde grondstoffen of die worden geproduceerd uit palmolie*, met inbegrip van hybride voertuigen waarbij elektriciteit enkel wordt gebruikt voor een deel van het operationele gebruik van het voertuig, emissiearme voertuigen en emissievrije voertuigen. Voor voertuigen met verbrandingsmotor mogen de emissies onder reële rijomstandigheden (RDE)** als percentage van de emissiegrenswaarden*** niet meer dan 80 % bedragen.*

* *Dit wordt aangetoond aan de hand van een contract voor aankoop van de biobrandstof of andere middelen om toegang te krijgen tot de biobrandstof.*

** *RDE van ultrafijne stofdeeltjes in #/km (PN), stikstofoxiden in mg/km (NO_x), gemeten volgens de toepasselijke versie van bijlage IIIA bij Verordening (EU) 2017/1151.*

*** *De toepasselijke emissiegrenswaarde als vermeld in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007.*

Amendement 50

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 4 – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. "emissievrij voertuig": een voertuig waarvan de CO₂, NO_x- en fijnstofemissies aan de uitlaat nul bedragen.

Amendement 51

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 4 – alinea 1 – punt 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 ter. "emissiearm voertuig": een voertuig met een maximale uitstoot als vermeld in tabel 2 van de bijlage.

Amendement 52

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 4 – alinea 1 – punt 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 quater. "door retrofitting aan de normen voor schone voertuigen aangepast voertuig": een voertuig met een motor die door retrofitting is aangepast aan de normen voor schone voertuigen als gedefinieerd in de eerste alinea, punt 4), van dit artikel. In het geval van een door retrofitting aangepaste motor op biobrandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, onder i), van Richtlijn 2009/28/EG, op synthetische brandstoffen of op paraffinehoudende brandstoffen, moet het voertuig in overeenstemming zijn met de meest recente Euro-normen of nieuwe normen ter vervanging daarvan.

Amendement 53

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 4 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) Het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:

Schrappen

"Artikel 4 bis

Bevoegdheidsdelegatie

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 8 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde CO₂-uitlaatemissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van zware bedrijfsvoertuigen op te nemen in tabel 3 van de bijlage, zodra op het niveau van de Unie normen voor CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van kracht zijn".

Amendement 54

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten zien erop toe dat de aankoop, leasing, renting **of** huurkoop van wegvoertuigen, openbaredienstcontracten voor personenvervoer per spoor en over de weg en openbaredienstcontracten als vermeld in artikel 3 van deze richtlijn voldoen aan de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor lichte bedrijfsvoertuigen als bedoeld in tabel 4 van de bijlage en voor zware bedrijfsvoertuigen als bedoeld in tabel 5 van de bijlage.

Amendement

1. De lidstaten zien erop toe dat de aankoop, leasing, renting, huurkoop **of het door retrofitting aan de normen voor schone voertuigen aanpassen** van wegvoertuigen, openbaredienstcontracten voor personenvervoer per spoor en over de weg en openbaredienstcontracten als vermeld in artikel 3 van deze richtlijn voldoen aan de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor **schone** lichte bedrijfsvoertuigen als bedoeld in tabel 4 van de bijlage en voor zware bedrijfsvoertuigen als bedoeld in tabel 5 van de bijlage.

Amendement 55

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 5 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Bij de berekening van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten wordt uitgegaan van de datum waarop de openbare aanbestedingsprocedure door middel van de ondertekening van het contract wordt afgerond.

De minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten worden berekend als een gemiddelde van alle contracten die zijn ondertekend tussen de dag volgend op de datum van omzetting van deze richtlijn en 31 december 2024 voor de eerste referentieperiode, en tussen 1 januari

2025 en 31 december 2029 voor de tweede referentieperiode.

Indien er voor de referentieperiode vanaf 1 januari 2030 niet tijdig nieuwe streefcijfers worden vastgesteld, blijven de streefcijfers voor 2030 van toepassing.

Amendement 56

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 5 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Om de streefcijfers voor overheidsopdrachten te behalen, baseren de aanbestedende entiteiten de gunning van opdrachten op de economisch meest voordelige inschrijving, zoals omschreven in artikel 82 van Richtlijn 2014/25/EU. In de aanbestedingsspecificaties wordt niet alleen aandacht besteed aan de totale kosten van eigendom (TCO), maar ook aan andere voertuigkenmerken, zoals toegankelijkheid, inpassing in het stadslandschap, geluidsniveau, energie-efficiëntie en de recycleerbaarheid van batterijen en voertuigonderdelen.

Amendement 57

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 bis (nieuw)
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 5 bis

Financiële middelen

1. De lidstaten stellen voldoende financieringsinstrumenten ter beschikking voor de aankoop van schone

voertuigen en de aanleg van de bijbehorende infrastructuur op hun grondgebied. De oprichting van de fondsen verloopt volgens een grondige beoordeling van de financiële behoeften van overheden en aanbestedende entiteiten, gekoppeld aan de op nationaal niveau vastgestelde streefcijfers voor overheidsopdrachten.

2. De Unie stelt aanvullende financieringsinstrumenten ter beschikking om de ingebruikneming van schone voertuigen en de aanleg van de bijbehorende infrastructuur in de lidstaten te bevorderen."

Amendement 58

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 ter (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 ter) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 5 ter

Actieplan inzake alternatieve brandstoffen voor het openbaar vervoer

1. Uiterlijk op 31 december 2020 legt de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad een actieplan voor om de aanleg van oplaad- en tankinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen van vervoersbedrijven in hun eigen stelplaatsen en onderhoudszones en in de openbare ruimte te bespoedigen.

2. Dit actieplan omvat voorlichting over de beschikbare financieringsinstrumenten van de Unie en duidelijk omschreven procedures voor steunverlening in dit kader, en vermeldt tevens hoe deze steun zich verhoudt tot de bestaande Europese staatssteunregels.

3. *Het verslag bevat tevens een evaluatie van de wijze waarop de financieringsinstrumenten van de Unie kunnen worden herzien om prioriteit te kunnen geven aan steun voor openbaarvervoerbedrijven van uiteenlopende omvang met het oog op de vervanging van hun voertuigen."*

Amendement 59

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 quater (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 5 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 quater) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 5 quater

Unieplatform voor de grensoverschrijdende en gezamenlijke aanbesteding van emissiearme en energiezuinige wegvoertuigen

Om te bevorderen dat de streefcijfers van de bijlage bij deze richtlijn worden gehaald en om schaalvoordelen te bewerkstelligen, zet de Commissie een Unieplatform op voor de grensoverschrijdende en gezamenlijke aanbesteding van emissiearme en energiezuinige wegvoertuigen. De in artikel 3 bedoelde aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten mogen deelnemen aan dit platform voor de gezamenlijke aanbesteding van voertuigen. De Commissie ziet erop toe dat het platform publiek toegankelijk is en op een doeltreffende manier alle partijen bij elkaar brengt die hun middelen wensen te bundelen. Om het opzetten en verwezenlijken van dergelijke gezamenlijke aanbestedingen te faciliteren, verleent de Commissie technische bijstand en ontwikkelt zij modellen voor

samenwerkingsovereenkomsten. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 8 bis een gedelegeerde handeling vast te stellen tot oprichting van het Unieplatform voor de gezamenlijke aanbesteding van emissiearme en energiezuinige wegvoertuigen."

Amendement 60

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 8 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) Een nieuw artikel 8 bis wordt ingevoegd:

Schrappen

"Artikel 8 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

- 1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.***
- 2. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding invoegen] voor een periode van vijf jaar aan de Commissie verleend. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van de termijn van 5 jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.***
- 3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4 bis 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 besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 4 bis 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. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad wordt deze termijn met twee maanden verlengd."

Amendement 61

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Artikel 9 wordt *vervangen door:*
"1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

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

Amendement

(8) Artikel 9 wordt *geschrapt.*

2. *Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.*

3. *Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt."*

Amendement 62

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter a
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. *De Commissie dient om de drie jaar, beginnende op 1 januari 2027, bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van deze richtlijn en de maatregelen die individuele lidstaten hebben genomen met het oog op de effectieve tenuitvoerlegging van deze richtlijn, op basis van de verslagen van de lidstaten.*

Amendement

1. *De lidstaten dienen uiterlijk op 18 april 2026, en vervolgens om de drie jaar, bij de Commissie een verslag in over de toepassing van deze richtlijn als onderdeel van de rapporten waarin is voorzien in artikel 83, lid 3, tweede alinea, van Richtlijn 2014/24/EU en artikel 99, lid 3, tweede alinea van Richtlijn 2014/25/EU. De lidstaten dienen uiterlijk op 18 april 2023 een voorlopig verslag in bij de Commissie.*

Deze verslagen bevatten informatie over de maatregelen die zijn genomen om deze richtlijn ten uitvoer te leggen, onder meer over het aantal en de categorieën voertuigen die door autoriteiten en entiteiten zijn aangeschaft, de dialoog tussen de verschillende bestuursniveaus, informatie over de plannen van de lidstaten met betrekking tot de

bovengenoemde rapporteringsactiviteiten en eventuele andere nuttige informatie.

Deze informatie moet in overeenstemming zijn met de categorieën van Verordening (EG) nr. 2195/2002 betreffende de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten (CPV), zoals vermeld in tabel 1 van de bijlage.

Amendement 63

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter a bis (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 10 – lid 2

Bestaande tekst

2. *In die verslagen worden de effecten van de richtlijn, en met name van de in artikel 5, lid 3, bedoelde opties, beoordeeld, wordt de noodzaak nagegaan voor verdere actie, en worden in voorkomend geval nieuwe maatregelen voorgesteld.*

De Commissie maakt in die verslagen een vergelijking tussen de nominale en relatieve aantallen aangekochte voertuigen die qua energie- en milieueffecten gedurende de levensduur overeenstemmen met het beste op de markt verkrijgbare alternatief in elk van de in tabel 3 van de bijlage vermelde categorieën voertuigen, en de totale markt voor die voertuigen, en beoordeelt in hoeverre de in artikel 5, lid 3, vermelde criteria de markt hebben beïnvloed. De Commissie zal de noodzaak nagaan voor verdere actie, en zal in voorkomend geval nieuwe maatregelen voorstellen.

Amendement

a bis) Lid 2 wordt vervangen door:

"2. Uiterlijk op 31 december 2022 stelt de Commissie een methode voor het berekenen van de CO₂-emissies gedurende de gehele levenscyclus en de CO₂-emissies van bron tot wiel van voertuigen voor.

Uiterlijk op 18 april 2027 evalueert de Commissie Richtlijn 2009/33/EG en enige andere wetgeving in verband met alternatieve brandstoffen, waarbij zij rekening houdt met de CO₂-emissies gedurende de gehele levenscyclus en de CO₂-emissies van bron tot wiel van voertuigen."

Amendement 64

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter a ter (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 10 – lid 3

Bestaande tekst

3. Uiterlijk op *de datum van het eerste verslag onderzoekt* de Commissie *de in artikel 5, lid 3, bedoelde opties, dient zij een evaluatie in van de in artikel 6 omschreven methode en stelt zij, indien nodig, de nodige aanpassingen voor.*

Amendement

a ter) Lid 3 wordt vervangen door:

"3. Uiterlijk op 18 april 2024, en vervolgens om de drie jaar, dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de toepassing van deze richtlijn waarin ze specificeert welke maatregelen afzonderlijke lidstaten hebben genomen in dit verband, en gaat ze na of er verdere maatregelen nodig zijn, in voorkomend geval vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze richtlijn."

Amendement 65

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 10 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. *De lidstaten dienen uiterlijk op 1 januari 2026 en vervolgens om de drie jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn in bij de Commissie. De lidstaten dienen uiterlijk op 1 januari 2023 een tussentijds verslag in bij de Commissie. Dat verslag bevat informatie over de maatregelen die zijn genomen om deze richtlijn ten uitvoer te leggen, onder meer over het aantal en de categorieën voertuigen die door autoriteiten en entiteiten zijn aangeschaft, de dialoog tussen de verschillende bestuursniveaus, informatie over de plannen van de lidstaten met betrekking tot de bovengenoemde rapporteringsactiviteiten en alle andere nuttige informatie. Deze informatie moet worden ingedeeld volgens*

Amendement

Schrappen

de categorieën van Verordening (EG) nr. 2195/2002 betreffende de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten³¹, zoals aangegeven in de bijlage.

Amendement 66

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 10 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De Commissie wordt gemachtigd om, door middel van uitvoeringshandelingen, richtsnoeren vast te stellen voor de inhoud van de in **punt 4** bedoelde verslagen van de lidstaten.

Amendement

5. De Commissie wordt gemachtigd om, door middel van uitvoeringshandelingen, richtsnoeren vast te stellen voor de inhoud van de in **lid 1** bedoelde verslagen van de lidstaten.

Amendement 67

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b bis (nieuw)
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 10 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) Het volgende lid wordt toegevoegd:
"5 bis. De lidstaten kunnen beslissen om mechanismen op te zetten om de aankoop van schone voertuigen door andere wagenparkeigenaars, zoals taxi-, autodeel- en ride-pooling-bedrijven, te reguleren."

Amendement 68

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b ter (nieuw)
Richtlijn 2009/33/EG
Artikel 10 – lid 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*b ter) Het volgende lid wordt toegevoegd:
"5 ter. Uiterlijk op 31 december 2021 legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een actieplan voor om de aanleg van oplaad- en tankinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen van vervoersbedrijven in hun eigen stelplaatsen en onderhoudszones en in de openbare ruimte te bespoedigen. Dit actieplan omvat voorlichting over de beschikbare financieringsinstrumenten van de Unie en vermeldt hoe steun kan worden verleend zonder afbreuk te doen aan de Europese staatssteunregels."*

Amendement 69

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b quater (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 10 – lid 5 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b quater) Het volgende lid wordt toegevoegd:

"5 quater. De Commissie gaat na of het nodig is de relevante wetgeving in verband met de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen te herzien met betrekking tot het gebruik van banden uit de hoogste categorie en gecoverde banden, en in voorkomend geval een wetgevingsvoorstel in te dienen."

Amendement 70

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b quinquies (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 10 – lid 5 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b quinquies) Het volgende lid wordt toegevoegd:

"5 quinquies. De Commissie verstrekt de lidstaten richtsnoeren over de verschillende fondsen van de Unie die voor de toepassing van deze richtlijn kunnen worden gebruikt, waarbij bijvoorbeeld middelen uit de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen ter ondersteuning van de ontwikkeling van zeer performante, duurzame en op efficiënte wijze onderling verbonden trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer en het Europees Fonds voor strategische investeringen of de faciliteit voor schoner vervoer ter ondersteuning van de uitrol van schonere voertuigen en de bijbehorende infrastructuurbehoeften kunnen worden ingezet."

Amendement 71

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – letter b sexies (nieuw)

Richtlijn 2009/33/EG

Artikel 10 – lid 5 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b sexies) Het volgende lid wordt toegevoegd:

"5 sexies. Bij deze transitie spelen advieshubs een belangrijke rol door investeringen te faciliteren en te bevorderen en de institutionele capaciteiten te versterken. De Commissie zorgt daarom voor een aanzienlijke versterking van de rol en de capaciteit van de Europese investeringsadvieshub, met name door te voorzien in lokale aanwezigheid en een proactieve rol bij de voorbereiding van projecten."

Amendement 72

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 2 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op XXXX [**24** maanden na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen toekomen.

Amendement

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op XXXX [**18** maanden na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen toekomen.

Amendement 73

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I

Richtlijn 2009/33/EG

Bijlage - tabel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Tabel 1: In artikel 3 bedoelde codes van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten

Code van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten	Beschrijving
60112000-6	Openbaarvervoersdiensten
60130000-8	Diensten voor speciaal personenvervoer over land
60140000-1	Personenvervoer zonder dienstregeling
60172000-3	Bus- en autobusverhuur met chauffeur
90511000-2	Diensten voor ophalen van vuilnis
60160000-7	Postvervoer over de weg
60161000-4	Pakketvervoer

Amendement

Tabel 1: In artikel 3 bedoelde codes van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten

Code van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten	Beschrijving
60112000-6	Openbaarvervoersdiensten
60130000-8	Diensten voor speciaal personenvervoer over land
60140000-1	Personenvervoer zonder dienstregeling
60172000-3	Bus- en autobusverhuur met chauffeur

90511000-2	Diensten voor ophalen van vuilnis
60160000-7	Postvervoer over de weg
60161000-4	Pakketvervoer
64121100-1	Postbezorging
64121200-2	Pakketbezorging
60170000-0	Verhuur van voertuigen voor personenvervoer met chauffeur
60171000-7	Verhuur van personenauto's met chauffeur
60181000-0	Verhuur van vrachtwagens met chauffeur
60180000-3	Verhuur van voertuigen voor goederenvervoer met chauffeur
90511100-3	Ophalen van vast stadsafval
90511200-4	Ophalen van huisvuil
90511300-5	Diensten voor het verzamelen van straatafval
90511400-6	Diensten voor het verzamelen van oud papier

Amendement 74

Voorstel voor een richtlijn

BIJLAGE I

Richtlijn 2009/33/EG

Bijlage - tabel 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Tabel 2: Emissiedrempels voor lichte bedrijfsvoertuigen

Voertuigcategorieën	2025	2030
n	CO ₂ g/km	CO ₂ g/km
	RDE emissies van luchtverontreinig ende stoffen*, uitgedrukt als percentage van de emissiegrenswaar den**	RDE emissies van luchtverontr einigende stoffen*, uitgedrukt als percentage van de emissiegrens waarden

M1-voertuigen	25	80%	0	n.v.t.
M2-voertuigen	25	80%	0	n.v.t.
N1-voertuigen	40	80%	0	n.v.t.

* emissies onder reële rijomstandigheden van ultrafijne stofdeeltjes in #/km (PN), stikstofdioxiden in mg/km (NO_x), gemeten volgens de toepasselijke versie van bijlage IIIA van Verordening 2017/1151.

** De toepasselijke emissiegrenswaarde in bijlage I van Verordening (EG) nr. 715/2007 of de opvolgingsinstrumenten daarvan.

Amendement

Tabel 2: Emissiedrempels voor lichte bedrijfsvoertuigen

Voertuigcategorieën	2025		2030	
	CO ₂ g/km	RDE emissies van luchtverontreinigende stoffen*, uitgedrukt als percentage van de emissiegrenswaarden**	CO ₂ g/km	RDE emissies van luchtverontreinigende stoffen*, uitgedrukt als percentage van de emissiegrenswaarden
<i>L-voertuigen</i>	25			
M1-voertuigen	50	80%	0	n.v.t.
M2-voertuigen	50	80%	0	n.v.t.
N1-voertuigen	50	80%	0	n.v.t.
<i>M3-voertuigen</i>	<i>n.v.t.</i>			
<i>N2-voertuigen</i>	<i>n.v.t.</i>			
<i>N3-voertuigen</i>	<i>n.v.t.</i>			

* emissies onder reële rijomstandigheden van ultrafijne stofdeeltjes in #/km (PN), stikstofdioxiden in mg/km (NO_x), gemeten volgens de toepasselijke versie van bijlage IIIA van Verordening 2017/1151.

** De toepasselijke emissiegrenswaarde in bijlage I van Verordening (EG) nr. 715/2007 of de opvolgingsinstrumenten daarvan.

Amendement 86

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I

Richtlijn 2009/33/EG

Bijlage – tabel 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

[.....]

geschrapt

Amendementen 75 en 85

Voorstel voor een richtlijn

BIJLAGE I

Richtlijn 2009/33/EG

Bijlage - tabel 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Tabel 4: Minimumstreefcijfer voor het aandeel lichte bedrijfswagens overeenkomstig tabel 2 in de totale overheidsopdrachten voor lichte bedrijfswagens per lidstaat*

Lidstaat	2025	2030
Luxemburg	35%	35%
Zweden	35%	35%
Denemarken	34%	34%
Finland	35%	35%
Duitsland	35%	35%
Frankrijk	34%	34%
Verenigd Koninkrijk	35%	35%
Nederland	35%	35%
Oostenrijk	35%	35%
België	35%	35%
Italië	35%	35%
Ierland	35%	35%
Spanje	33%	33%
Cyprus	29%	29%
Malta	35%	35%
Portugal	27%	27%

Griekenland	23%	23%
Slovenië	20%	20%
Tsjechië	27%	27%
Estland	21%	21%
Slowakije	20%	20%
Litouwen	19%	19%
Polen	20%	20%
Kroatië	17%	17%
Hongarije	21%	21%
Letland	20%	20%
Roemenië	17%	17%
Bulgarije	16%	16%

*Voor het behalen van het streefcijfer worden voertuigen zonder uitlaatemissies meegerekend als 1 voertuig. Alle andere voertuigen die voldoen aan de eisen van tabel 2 van deze bijlage worden meegerekend als 0,5 voertuig.

Amendement

Tabel 4: Minimumstreefcijfer voor het aandeel lichte bedrijfswagens in de totale overheidsopdrachten voor lichte bedrijfswagens per lidstaat^{1, 2}

Lidstaat	<i>Voertuigcategorie M1, M2, NI</i>		<i>Voertuigcategorie L</i>	
	2025	2030	2025	2030
<i>EU-instellingen, -agentschappen en -organen</i>	<i>[50%]</i>	<i>[50%]</i>	<i>[50%]</i>	<i>[50%]</i>
Luxemburg	50%	50%	50%	50%
Zweden	50%	50%	50%	50%
Denemarken	50%	50%	50%	50%
Finland	50%	50%	50%	50%
Duitsland	50%	50%	50%	50%
Frankrijk	50%	50%	50%	50%
Verenigd Koninkrijk	50%	50%	50%	50%
Nederland	50%	50%	50%	50%
Oostenrijk	50%	50%	50%	50%
België	50%	50%	50%	50%
Italië	50%	50%	50%	50%

Ierland	50%	50%	50%	50%
Spanje	50%	50%	50%	50%
Cyprus	50%	50%	50%	50%
Malta	50%	50%	50%	50%
Portugal	50%	50%	50%	50%
Griekenland	35%	35%	35%	35%
Slovenië	35%	35%	35%	35%
Tsjechië	50%	50%	50%	50%
Estland	35%	35%	35%	35%
Slowakije	35%	35%	35%	35%
Litouwen	35%	35%	35%	35%
Polen	35%	35%	35%	35%
Kroatië	25%	25%	25%	25%
Hongarije	25%	25%	25%	25%
Letland	25%	25%	25%	25%
Roemenië	25%	25%	25%	25%
Bulgarije	25%	25%	25%	25%

¹ ***Ten minste 70 % van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone lichte bedrijfsvoertuigen voor de eerste referentieperiode (tot 2025) wordt ingevuld met emissievrije en emissiearme voertuigen, en voor de tweede referentieperiode (2025-2030) en de daaropvolgende referentieperioden met emissievrije voertuigen.***

² Voor het behalen van het streefcijfer worden voertuigen zonder uitlaatemissies meegerekend als 1 voertuig. ***Emissiearme voertuigen of voertuigen op aardgas die volledig op biomethaan rijden, hetgeen moet worden aangetoond aan de hand van een contract voor aankoop van biomethaan of andere middelen om toegang te krijgen tot biomethaan, worden meegerekend als 0,66 voertuig.*** Alle andere *schone* voertuigen worden meegerekend als 0,5 voertuig.

Amendement 79

Voorstel voor een richtlijn

BIJLAGE I

Richtlijn 2009/33/EG

Bijlage - tabel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Tabel 5: Minimumstreefcijfer voor het aandeel zware bedrijfswagens overeenkomstig ***tabel 3***

in de totale overheidsopdrachten voor zware bedrijfswagens per lidstaat*

Lidstaat	Vrachtwagens		Bussen	
	2025	2030	2025	2030
Luxemburg	10%	15%	50%	75%
Zweden	10%	15%	50%	75%
Denemarken	10%	15%	50%	75%
Finland	9%	15%	46%	69%
Duitsland	10%	15%	50%	75%
Frankrijk	10%	15%	48%	71%
Verenigd Koninkrijk	10%	15%	50%	75%
Nederland	10%	15%	50%	75%
Oostenrijk	10%	15%	50%	75%
België	10%	15%	50%	75%
Italië	10%	15%	50%	75%
Ierland	10%	15%	50%	75%
Spanje	10%	14%	50%	75%
Cyprus	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Griekenland	8%	10%	38%	57%
Slovenië	7%	9%	33%	50%
Tsjechië	9%	11%	46%	70%
Estland	7%	9%	36%	53%
Slowakije	8%	9%	39%	58%
Litouwen	9%	8%	47%	70%
Polen	7%	9%	37%	56%
Kroatië	6%	7%	32%	48%
Hongarije	8%	9%	42%	63%
Letland	8%	9%	40%	60%
Roemenië	6%	7%	29%	43%
Bulgarije	8%	7%	39%	58%

* Voertuigen *zonder uitlaatemissies* of voertuigen op aardgas die volledig op biomethaan rijden, hetgeen *moet worden* aangetoond aan de hand van een contract voor aankoop van biomethaan *of andere middelen om toegang te krijgen tot biomethaan, worden meegerekend als 1 voertuig. Deze berekeningswijze wordt niet gebruikt voor lidstaten waar het*

minimumstreefcijfer voor overheidsopdrachten meer dan 50 % van het totale volume aan overheidsopdrachten bedraagt, waarbij de grens op 50 % ligt. Alle andere voertuigen die voldoen aan de eisen van tabel 2 van deze bijlage worden meegerekend als 0,5 voertuig.

Amendement

Tabel 5: Minimumstreefcijfer voor het aandeel zware bedrijfswagens overeenkomstig **artikel 4, lid 4**, in de totale overheidsopdrachten voor zware bedrijfswagens per lidstaat

Lidstaat	Vrachtwagens		Bussen	
	2025 ¹	2030 ²	2025 ¹	2030 ²
<i>EU-instellingen, -agentschappen en -organen</i>	<i>[10%]</i>	<i>[15%]</i>	<i>[50%]</i>	<i>[75%]</i>
Luxemburg	10%	15%	50%	75%
Zweden	10%	15%	50%	75%
Denemarken	10%	15%	50%	75%
Finland	9%	15%	46%	69%
Duitsland	10%	15%	50%	75%
Frankrijk	10%	15%	48%	71%
Verenigd Koninkrijk	10%	15%	50%	75%
Nederland	10%	15%	50%	75%
Oostenrijk	10%	15%	50%	75%
België	10%	15%	50%	75%
Italië	10%	15%	50%	75%
Ierland	10%	15%	50%	75%
Spanje	10%	14%	50%	75%
Cyprus	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Griekenland	8%	10%	38%	57%
Slovenië	7%	9%	33%	50%
Tsjechië	9%	11%	46%	70%
Estland	7%	9%	36%	53%
Slowakije	8%	9%	39%	58%
Litouwen	9%	8%	47%	70%
Polen	7%	9%	37%	56%

Kroatië	6%	7%	32%	48%
Hongarije	8%	9%	42%	63%
Letland	8%	9%	40%	60%
Roemenië	6%	7%	29%	43%
Bulgarije	8%	7%	39%	58%

¹ **Ten minste 66 % van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone zware bedrijfsvoertuigen wordt ingevuld met emissievrije voertuigen of voertuigen op aardgas die volledig op biomethaan rijden, hetgeen wordt aangetoond aan de hand van een contract voor aankoop van biomethaan of andere middelen om toegang te krijgen tot biomethaan. De telling van het aandeel voertuigen op biomethaan voor het substreefcijfer stopt wanneer 30 % van het substreefcijfer is bereikt.**

² **Ten minste 75 % van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone zware bedrijfsvoertuigen wordt ingevuld met emissievrije voertuigen of voertuigen op aardgas die volledig op biomethaan rijden, hetgeen wordt aangetoond aan de hand van een contract voor aankoop van biomethaan of andere middelen om toegang te krijgen tot biomethaan. De telling van het aandeel voertuigen op biomethaan voor het substreefcijfer stopt wanneer 30 % van het substreefcijfer is bereikt.**