|  |  |
| --- | --- |
| Europees Parlement2014-2019 |  |

**AANGENOMEN TEKSTEN**

P8\_TA(2018)0455

CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen \*\*\*I

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

PE625.231

Amendementen van het Europees Parlement aangenomen op 14 november 2018 op het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))[[1]](#footnote-1)

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Amendement 2

Voorstel voor een verordening

Overweging 1 bis (nieuw)

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

Amendement 3

Voorstel voor een verordening

Overweging 2

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei19 en november 201720 twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar ***schone***, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen. | (2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei19 en november 201720 twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar ***emissievrije***, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 19 Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017)0***283***. | 19 Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017)***0283***. |
| 20 Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt, ***COM(2017)0675***. | 20 Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt, ***COM(2017)0675***. |

Amendement 4

Voorstel voor een verordening

Overweging 3

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 201721, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender***,*** Europese banen zekerder, en ***het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast*** te ***maken*** om het ***probleem*** van de ***klimaatverandering aan*** te ***pakken.*** ***Dit vergt*** de ***volledige inzet*** van de Unie***, de lidstaten en belanghebbenden***, ***vooral voor het opvoeren*** van de ***inspanningen om CO2-emissies*** en ***luchtverontreiniging te verminderen***. | (3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 201721, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender ***en*** Europese banen zekerder ***te maken***, en ***de sector tegen 2050 duidelijk op het pad naar emissievrij vervoer*** te ***brengen, in volledige overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs.*** Om ***een goed evenwicht te vinden tussen*** het ***versterken*** van de ***inspanningen om de CO2‑emissies en de luchtvervuiling terug*** te ***dringen, de innovatie in*** de ***automobielsector van de Unie te stimuleren en het mededingingsvermogen*** van de Unie ***te versterken***, ***is de volledige inzet*** van de ***Unie, de lidstaten*** en ***belanghebbenden vereist***. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 21 Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017)0479. | 21 Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017)0479. |

Amendement 5

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (4) Deze verordening biedt, ***naast de CO2-emissienormen voor personenauto's*** en ***lichte bedrijfsvoertuigen***, een duidelijk traject voor CO2-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste ***40*** % te verminderen ten opzichte van 1990, ***zoals onderschreven in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en tijdens de zitting van de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie krachtens*** de Overeenkomst van Parijs. | (4) Deze verordening biedt, ***met Verordening (EU) .../... van het Europees Parlement*** en ***de Raad22***, een duidelijk traject voor CO2‑emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste ***55*** % te verminderen ten opzichte van 1990, ***wat noodzakelijk is om in overeenstemming te zijn met*** de Overeenkomst van Parijs. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 22 Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO2-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]). | 22 Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO2-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]). |

Amendement 6

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 bis (nieuw)

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

Amendement 7

Voorstel voor een verordening

Overweging 5

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (5) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelssysteem van de Unie. De emissies van de wegvervoersector ***vormen een groot deel*** van de ***totale emissies van die sectoren*** en ***liggen*** nog steeds ver boven de niveaus van 1990. Mochten de emissies van de wegvervoersector verder toenemen, dan zouden de verminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt. | (5) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelssysteem van de Unie. De emissies van de wegvervoersector ***waren goed voor 25 %*** van de ***broeikasgasemissies van de Unie in 2016, waarbij zij voor het derde jaar op rij zijn toegenomen*** en nog steeds ver boven de niveaus van 1990 ***liggen***. Mochten de emissies van de wegvervoersector verder toenemen, dan zouden de verminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt. |

Amendement 8

Voorstel voor een verordening

Overweging 8 bis (nieuw)

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

Amendement 9

Voorstel voor een verordening

Overweging 9

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

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Overweging 10

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

Amendement 12

Voorstel voor een verordening

Overweging 12 bis (nieuw)

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

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Overweging 12 ter (nieuw)

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

Amendement 14

Voorstel voor een verordening

Overweging 12 quater (nieuw)

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

Amendement 15

Voorstel voor een verordening

Overweging 12 quinquies (nieuw)

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

Amendement 16

Voorstel voor een verordening

Overweging 13

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

Amendement 17

Voorstel voor een verordening

Overweging 14

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (14) Op grond van Verordening (EU) ***2018/...*** van het Europees Parlement en de Raad***25*** moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO2-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar. | (14) Op grond van Verordening (EU) ***2018/956*** van het Europees Parlement en de Raad***25*** moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO2‑emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar. |
|  | *(Deze wijziging geldt voor de gehele wetstekst. Bij aanneming van dit amendement moet deze wijziging in de gehele tekst worden doorgevoerd.)* |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 25 Verordening (EU) ***2018/...*** van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring en de rapportering van de CO2-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, PB L [...] van [...], blz. [...]. | 25 Verordening (EU) ***2018/956*** van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO2-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (***PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1***). |

Amendement 18

Voorstel voor een verordening

Overweging 15

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

Amendement 19

Voorstel voor een verordening

Overweging 16

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (16) ***Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof voor diesel beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen. De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de CO2-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO2-emissies in vergelijking met dieselvoertuigen. Het CO2-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een*** adequate ***minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen***. | (16) ***Overeenkomstig*** de ***doelstellingen*** van ***deze verordening dient als onderdeel*** van ***nationale beleidskaders voor*** de ***infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te worden voorzien*** in de ***verdere uitrol*** van ***efficiënte, technologieneutrale*** en adequate ***tank- en oplaadinfrastructuur***. |

Amendement 20

Voorstel voor een verordening

Overweging 17 bis (nieuw)

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

Amendement 21

Voorstel voor een verordening

Overweging 17 ter (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(17 ter) Er dient een valideringsmechanisme voor de uitgangswaarden van 2019 te worden ontwikkeld om de nauwkeurigheid en voordelen van deze verordening te waarborgen.*** |

Amendement 22

Voorstel voor een verordening

Overweging 20 bis (nieuw)

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

Amendement 23

Voorstel voor een verordening

Overweging 21

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (21) ***Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een*** soepele overgang naar emissievrije mobiliteit ***te vergemakkelijken, een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal*** voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad***26*** inzake schone voertuigen. | (21) ***Met het oog op*** de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit ***en het*** voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen***26, moet voor 2025 en 2030 een benchmark vastgesteld worden voor het aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van fabrikanten***. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 26 Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017)***0653***] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5). | 26 Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017)***0653***] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5). |

Amendement 24

Voorstel voor een verordening

Overweging 21 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***(21 bis) Het minimumaandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen moet worden bepaald om investeringszekerheid te waarborgen voor aanbieders en fabrikanten van oplaadinfrastructuur teneinde de snelle inzet van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie te bevorderen, terwijl wordt voorzien in enige mate van flexibiliteit voor de fabrikanten om over hun investeringstermijn te beslissen. Een mechanisme moet worden ingevoerd om fabrikanten te stimuleren om zo snel mogelijk emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie te brengen.*** |

Amendement 25

Voorstel voor een verordening

Overweging 22

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke ***emissies van*** een fabrikant ***moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO2-emissies van het voertuig. Om*** te voorkomen dat de milieudoelstellingen ***hierdoor*** worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende ***besparingen*** een maximumwaarde gelden. | (22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke ***CO2‑emissiedoelstelling voor*** een fabrikant ***moet zijn prestatie ten opzichte van de benchmark voor 2025 en 2030 voor emissievrije en emissiearme voertuigen in aanmerking worden genomen.*** ***Om*** de ***ontwikkeling en inzet*** van ***dergelijke voertuigen te stimuleren en tegelijkertijd*** te voorkomen dat de milieudoelstellingen ***en de efficiëntie van conventionele interne verbrandingsmotoren*** worden afgezwakt***,*** moet voor de daaruit voortvloeiende ***aanpassingen*** een maximumwaarde gelden. |

Amendement 26

Voorstel voor een verordening

Overweging 24

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (24) Ook kleine vrachtauto's***, bussen en touringcars*** die niet aan de CO2-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. ***Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars.*** | (24) Ook kleine vrachtauto's ***en andere categorieën zware bedrijfsvoertuigen*** die ***nog*** niet aan de CO2‑emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. |

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Overweging 29

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en -schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, ***moet*** de bijdrage hoger ***zijn*** dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 vastgestelde methode. | (29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en ‑schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO2‑emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, ***is het van belang dat*** de bijdrage ***altijd*** hoger ***is*** dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen ***voor overtollige emissies*** worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. ***Die bijdragen moeten, in nauwe samenwerking met de sociale partners en bevoegde autoriteiten, worden gebruikt ter ondersteuning van de rechtvaardige overgang van de automobielsector naar emissievrije mobiliteit alsook innovatieve oplossingen die de snelle inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen stimuleren.*** De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 ***van het Europees Parlement en de Raad1 bis*** vastgestelde methode. |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO2‑emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).*** |

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Overweging 30

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/***... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen]*** op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt. | (30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/***956*** op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt. ***Consumenten en het publiek hebben er belang bij te weten welke fabrikanten voldoen aan de nieuwe emissienormen en welke niet.*** |

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Overweging 31

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

Amendement 31

Voorstel voor een verordening

Overweging 33

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO2-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO2-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies27 voor lichte bedrijfsvoertuigen is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO2-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens. | (33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO2‑emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO2‑emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies27 voor lichte bedrijfsvoertuigen is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO2‑emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens. ***Wanneer een significante kloof tussen werkelijke emissiewaarden en de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden wordt vastgesteld, moet de Commissie de bevoegdheid hebben om de gemiddelde specifieke CO2‑emissies van een fabrikant en, indien nodig, de referentiewaarden van de CO2‑emissies voor 2019 die voor de naleving van deze verordening worden gebruikt, dienovereenkomstig aan te passen.*** |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 27 Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing". | 27 Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing". |

Amendement 32

Voorstel voor een verordening

Overweging 34 bis (nieuw)

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

Amendement 33

Voorstel voor een verordening

Overweging 36

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (36) ***De*** uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot ***artikel 8***, ***lid 3***, ***artikel 9***, ***lid 3, artikel 11, lid 3, en artikel 12, lid 2,*** moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad28. | (36) ***Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie*** uitvoeringsbevoegdheden ***worden toegekend*** met betrekking tot ***het bepalen van de middelen voor het innen van de bijdragen voor overtollige emissies***, ***het vaststellen van gedetailleerde voorschriften voor het rapporteren van afwijkingen in de CO2‑emissies van zware bedrijfsvoertuigen die in gebruik zijn***, ***het publiceren van gegevens***, ***het vaststellen van nadere regels voor de procedures voor het rapporteren van gegevens uit brandstofverbruiksmeters alsook het vaststellen van een methode voor het definiëren van een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen.*** ***Deze uitvoeringsbevoegdheden*** moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad28. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 28 Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13). | 28 Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13). |

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Overweging 37

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de aanpassing van de referentiewaarden van de CO2-emissies ***krachtens artikel 12, lid 2,*** en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven29. ***Om*** met name te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ***dienen*** het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde ***moment te ontvangen*** als de deskundigen van de lidstaten, en ***dienen*** hun deskundigen ***stelselmatig*** toegang ***te hebben*** tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen. | (37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen ***en aan te vullen***, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de ***vaststelling van de technische criteria voor het definiëren van het professionele doel van een voertuig en voor de definitie van stadsbussen, de vaststelling van nadere regels en voorwaarden die onderling verbonden fabrikanten de mogelijkheid geven om een groep te vormen, de vaststelling van een procedure voor het jaarlijks testen van een representatieve steekproef van onderdelen, eenheden en systemen, de*** aanpassing van de referentiewaarden van de CO2‑emissies***, de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg*** en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven29. Met name ***om*** te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ***ontvangen*** het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde ***tijdstip*** als de deskundigen van de lidstaten, en ***hebben*** hun deskundigen ***systematisch*** toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 29 PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1. | 29 PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1. |

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – inleidende formule

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| Om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2030 haar broeikasgasemissies in de in artikel 2 van Verordening (EU) 2018/***... [verordening inzake de verdeling van de inspanningen]*** bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken en om een goede werking van de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening CO2***-emissienormen*** voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO2-emissies van het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO2-emissies als volgt worden verminderd: | Om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2030 haar broeikasgasemissies in de in artikel 2 van Verordening (EU) 2018/***842*** bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken en om een goede werking van de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening CO2***‑emissieprestatievoorschriften*** voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO2‑emissies van het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO2‑emissies als volgt worden verminderd: |

Amendement 36

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – letter a

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met ***15*** %; | a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met ***20*** %; |

Amendement 37

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – letter b

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste ***30 %***, behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13. | b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste ***35 %***, behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13. |

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 2 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit en het voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt en in de infrastructuur van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, stelt deze verordening in artikel 5 een benchmark vast voor het aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van alle fabrikanten voor 2025 en 2030.*** |
|  | ***De specifieke CO2‑emissies worden aangepast op basis van de prestaties ten opzichte van de benchmark, overeenkomstig bijlage I, punt 4.*** |

Amendement 40

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 - inleidende formule

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| Deze verordening is van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken: | Deze verordening is ***als eerste stap*** van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken: |

Amendement 41

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – lid 1 – alinea 2

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| Artikel 5 en ***punt 2.3 van bijlage*** ***I*** zijn tevens van toepassing op voertuigen van ***de categorieën M2 en M3 en op voertuigen van*** categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben. | ***Artikel 1, lid 2 bis,*** artikel 5***,*** en ***bijlage I, punt*** ***4,*** zijn tevens van toepassing op voertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 ***van het Europees Parlement en de Raad1 bis*** vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben. ***Voorts is artikel 1, lid 2 ter, van toepassing op voertuigen van de categorieën M2 en M3 die aan de in lid 2 bis van dit artikel bedoelde technische criteria voldoen.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO2‑emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).*** |

Amendement 42

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – lid 2 bis (nieuw)

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

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 – alinea 1 – letter h

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

Amendement 44

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 – alinea 1 – letter k

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO2-emissies die ***minder*** dan ***350*** ***g***CO2***/km bedragen*** zoals bepaald overeenkomstig punt***2.1 van bijlage I***; | (k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO2‑emissies, ***zoals bepaald overeenkomstig bijlage I, punt 2.1,*** die ***lager zijn*** dan ***50*** ***% van de referentiewaarden van de*** CO2***‑emissies van elke subgroep,*** zoals bepaald overeenkomstig ***bijlage I,*** punt***3***; |

Amendement 46

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 – alinea 1 – letter b

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***b) de overeenkomstig artikel 5 bepaalde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen.*** | ***Schrappen*** |

Amendement 47

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 1 – alinea 1

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***Vanaf 2020 en in elk daaropvolgend kalenderjaar bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke*** fabrikant ***de*** in ***artikel 4, onder b), bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen voor het voorgaande kalenderjaar.*** | ***Met ingang van 1 januari 2025 wordt het specifieke aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de*** fabrikant in ***een kalenderjaar getoetst aan de volgende waarden:*** |
|  | ***vanaf 2025: ten minste 5 %;*** |
|  | ***vanaf 2030: 20 %, behoudens de evaluatie ingevolge artikel 13.*** |

Amendement 48

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 1 – alinea 2

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen houdt rekening met het aantal en de CO2-emissies van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant in een kalenderjaar, met inbegrip van emissievrije voertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, alsook emissievrije en emissiearme werkvoertuigen.*** | ***Schrappen*** |

Amendement 49

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 1 – alinea 3

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen wordt berekend overeenkomstig punt 2.3 van bijlage I.*** | ***Schrappen*** |

Amendement 50

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 – lid 2 – alinea 1

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***Voor*** de toepassing van ***lid*** ***1 worden*** de ***emissievrije*** en ***emissiearme zware bedrijfsvoertuigen als volgt geteld:*** | ***Om aan*** de ***in lid 1 vermelde doelstellingen te voldoen, is deze verordening ook van*** toepassing ***op voertuigen*** van ***categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr.*** ***510/2011 vallen en die niet*** de ***in artikel 2, lid 1, onder a) tot*** en ***met d), van deze verordening beschreven kenmerken hebben.*** |
| ***a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig telt als twee voertuigen;*** |  |
| ***b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO2-emissies ervan en de emissiedrempel van 350 g CO2/km.*** |  |

Amendement 51

Voorstel voor een verordening

 Artikel 5 – lid 3

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

Amendement 52

Voorstel voor een verordening

Artikel 7 – lid 2

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 2. Het in lid1, ondera), bedoelde CO2-reductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt5.1 ***van bijlage I*** bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO2-emissies en de ondera) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onderb) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030. | 2. Het in lid1, ondera), bedoelde CO2‑reductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig ***bijlage I,*** punt 5.1***,*** bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel ***1, lid***1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO2‑emissies en de ondera) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onder b) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030. |

Amendement 53

Voorstel voor een verordening

Artikel 7 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***Artikel 7 bis*** |
|  | ***Groepsvorming*** |
|  | ***1. Onderling verbonden fabrikanten kunnen met het oog op de nakoming van hun verplichtingen uit hoofde van artikel 5 een groep vormen.*** |
|  | ***2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening middels de vaststelling van specifieke voorschriften en voorwaarden die onderling verbonden fabrikanten de mogelijkheid bieden een groep te vormen op een open, transparante en niet‑discriminerende basis.*** |

Amendementen 74 en 75

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 – lid 1

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend: | 1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie ***de fabrikant of de groepsbeheerder, naargelang van het geval,*** een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend: |
|  | ***voor de periode 2025-2029:*** |
| (Bijdrage voor overtollige emissies) = (Overtollige emissies x ***6*** ***800*** EUR/***gCO***2/tkm) | (Bijdrage voor overtollige emissies) = (Overtollige emissies x ***5*** ***000*** EUR/***g CO***2/tkm); |
|  | ***vanaf 2030:*** |
|  | ***(Bijdrage voor overtollige emissies) = (Overtollige emissies x 6 800 EUR/g CO2/tkm).*** |
|  | ***De Commissie zorgt ervoor dat de bijdrage voor overtollige emissies altijd hoger is dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen als bedoeld in artikel 1, eerste alinea, te verwezenlijken.*** |

Amendement 55

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 – lid 4

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. | 4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. ***Deze bijdragen worden aangewend ter aanvulling van Uniemaatregelen en nationale maatregelen, teneinde, in nauwe samenwerking met de sociale partners en de bevoegde autoriteiten, het ontwikkelen van vaardigheden en het herverdelen van werknemers in de automobielsector in alle getroffen lidstaten te bevorderen, in het bijzonder in de gebieden en de gemeenschappen die het zwaarst worden getroffen door de overgang, en zo bij te dragen aan een rechtvaardige overgang naar emissievrije en emissiearme mobiliteit.*** |

Amendement 56

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – lid 2

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

Amendement 57

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***3 bis. Teneinde de nauwkeurigheid van de door fabrikanten overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 en Verordening (EU) 2017/2400 gerapporteerde gegevens te waarborgen, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening middels de vaststelling van een procedure voor het met ingang van 2019 jaarlijks testen van een representatieve steekproef van de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 gespecificeerde onderdelen, afzonderlijke technische eenheden en systemen van de voertuigen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen. De resultaten van die tests worden vergeleken met de gegevens die door de fabrikanten krachtens Verordening (EU) 2017/2400 zijn ingevoerd en, indien systematisch onregelmatigheden worden geconstateerd, worden hun overeenkomstig bijlage I, punt 2.7 berekende gemiddelde specifieke emissies, en, indien nodig, de overeenkomstig bijlage I, punt 3, berekende referentiewaarden van de CO2‑emissies van 2019, aangepast.*** |

Amendement 58

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 – lid 1 – alinea 1 – letter b

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| (b) vanaf 2020: ***de*** in artikel 5 bedoelde ***factor voor*** emissievrije en emissiearme ***voertuigen***; | (b) vanaf 2020: ***voor elke fabrikant zijn*** in artikel 5***, lid 1,*** bedoelde ***specifieke aandeel*** emissievrije en emissiearme ***zware bedrijfsvoertuigen in het voorgaande kalenderjaar***; |

Amendement 59

Voorstel voor een verordening

Artikel 11

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| Artikel 11 | Artikel 11 |
| Werkelijke CO2-emissies en werkelijk energieverbruik | Werkelijke CO2‑emissies en werkelijk energieverbruik |
| 1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO2-emissies en het brandstofverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. ***Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.*** | 1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO2‑emissies en het brandstofverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. |
| 2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste ***niet-persoonsgebonden*** gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO2-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen. | 2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn***, inclusief voor derden ten behoeve van onafhankelijke tests,*** over de werkelijke CO2‑emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen***, gebaseerd op gegevens van genormaliseerde totaalverbruikmeters***. |
|  | ***2 bis. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 15 uiterlijk 31 december 2019 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van deze verordening middels de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg die ervoor zorgt dat de CO2‑emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen op de weg de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 en Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens met niet meer dan 10 % overschrijden. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO2‑emissies van een fabrikant en, indien nodig, bij de aanpassing van de referentiewaarden van de CO2‑emissies van 2019 rekening met elke afwijking die deze drempel overschrijdt.*** |
|  | ***2 ter.*** ***De Commissie zorgt ervoor dat het publiek wordt ingelicht over hoe de in lid 1 bedoelde werkelijke representativiteit zich in de loop der tijd ontwikkelt.*** |
| 3. De Commissie ***kan*** door middel van uitvoeringshandelingen de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde ***maatregelen vaststellen***. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. | 3. De Commissie ***stelt*** door middel van uitvoeringshandelingen de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde ***specifieke voorschriften betreffende de procedures voor het rapporteren van gegevens van totaalverbruikmeters vast***. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. |

Amendement 60

Voorstel voor een verordening

Artikel 12 – lid 1

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

Amendement 61

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – alinea 1

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 ***vast*** te ***stellen*** CO2-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO2-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG30 vastgestelde doelstellingen, en het CO2-kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen***;*** het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening. | De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1***, aan*** te ***passen*** CO2‑reductiedoelstelling voor 2030***, indien nodig, de ingevolge artikel 5 aan te passen benchmark voor 2030 voor het aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen, indien nodig,*** en de vaststelling van CO2‑reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens ***en werkvoertuigen zoals vuilniswagens***. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor ***de inzet van*** emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG30 vastgestelde doelstellingen, en het CO2‑kredietsysteem; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen***, de uitrol van de noodzakelijke oplaad- en tankinfrastructuur, de mogelijkheid van de invoering van CO2‑normen voor motoren, met name voor werkvoertuigen, de verschillende voertuigcombinaties die de op nationaal vervoer toepasselijke standaardafmetingen overschrijden, zoals modulaire concepten, de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde CO2‑emissie- en brandstofverbruikswaarden, alsmede een beoordeling van de actualisering van het VECTO-simulatie-instrument.*** Het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 30 Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU | 30 Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU |

Amendement 76

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 – alinea 1 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***De Commissie ontwikkelt uiterlijk op 31 december 2020 een specifieke methode om voor cng- en lng-toepassingen bij de berekening van de gemiddelde emissies van het wagenpark ook rekening te houden met het effect van het gebruik van geavanceerde en hernieuwbare gasvormige transportbrandstoffen – in overeenstemming met de duurzaamheidscriteria als bepaald in RED II. De methode gaat indien nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.*** |

**Amendement 73**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 13 – alinea 1 ter (nieuw)**

|  |
| --- |
|  |
| *Door de Commissie voorgestelde tekst* | *Amendement* |
|  | ***De Commissie beoordeelt voorts de mogelijkheid van de ontwikkeling van een methode voor de evaluatie van de CO2-emissies tijdens de volledige levenscyclus van alle op de markt van de Unie aangeboden zware bedrijfsvoertuigen. Op grond van die beoordeling dient de Commissie, indien nodig, een wetgevingsvoorstel in bij het Europees Parlement en de Raad met het oog op de vaststelling van rapportageverplichtingen van levenscyclusemissies voor fabrikanten en de noodzakelijke specifieke voorschriften en procedures voor die rapportages.*** |

Amendement 62

Voorstel voor een verordening

Artikel 14 – lid 1

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| 1. De Commissie wordt bijgestaan door het ***xxx-comité, ingesteld bij*** Verordening (EU) ***2018***/***... [governance]***. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011. | 1. De Commissie wordt bijgestaan door het ***bij artikel 26 van*** Verordening (EU) ***nr. 525***/***2013 van het Europees Parlement en de Raad1 bis ingestelde Comité klimaatverandering***. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011. |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13).*** |

Amendement 63

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 – lid 2

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

Amendement 64

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 – lid 3

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

Amendement 65

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 – lid 6

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

Amendement 66

Voorstel voor een verordening

Artikel 16 – alinea 1

Verordening (EG) nr. 595/2009

Artikel 5 – lid 4 – letter l

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| een procedure om aan de hand van passende en representatieve voorbeelden na te gaan of voertuigen die zijn geregistreerd en in het verkeer zijn gebracht, in overeenstemming zijn met de overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan bepaalde waarden voor CO2-emissies en brandstofverbruik.". | "l) een procedure om aan de hand van passende en representatieve voorbeelden na te gaan of voertuigen die zijn geregistreerd en in het verkeer zijn gebracht, in overeenstemming zijn met de overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan bepaalde waarden voor CO2‑emissies en brandstofverbruik; ***die procedure wordt ook uitgevoerd door geaccrediteerde en onafhankelijke derden overeenkomstig artikel 13, lid 10, van Verordening (EU) 2018/8581 bis van het Europees Parlement en de Raad."*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).*** |

Amendement 77

Voorstel voor een verordening

Artikel 16 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***Artikel 16 bis*** |
|  | ***Wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad***  |
|  | ***In bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG1 bis worden de volgende punten toegevoegd na punt 2.2.4.2:******"2.2.5. Het maximaal toegestane gewicht van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigcombinaties zoals gedefinieerd in artikel 5, lid 2, onder b), van Verordening (EU) 2018/... [Voorstel voor een verordening COM(2018)0284] wordt met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton.*** |
|  | ***2.2.6. Het maximaal toegestane gewicht van emissievrije voertuigcombinaties wordt verhoogd met het voor de emissievrije technologieën vereiste extra gewicht, dat afhankelijk is van het nulemissiebereik van het voertuig, met ten hoogste 2 ton. De Commissie stelt uiterlijk op 1 juli 2019 een formule vast voor de berekening van het vereiste gewicht."*** |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***1 bis Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).*** |

Amendement 67

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 2 – punt 2.3

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| ***2.3. Berekening van de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen, bedoeld in artikel 5*** | ***Schrappen*** |
| ***Voor elke fabrikant en elk kalenderjaar wordt de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) als volgt berekend:*** |  |
| ***ZLEV = V / (Vconv + Vzlev) met een minimum van 0,97*** |  |
| ***waarbij*** |  |
| ***V = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).*** |  |
| ***Vconv = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a), en met uitzondering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;*** |  |
| ***Vzlev = de som van Vin en Vout,*** |  |
| ***waarbij*** |  |
| ***nihil*** |  |
| ***met als de som van alle nieuwe emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen met de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), bedoelde kenmerken;*** |  |
| ***nihil*** |  |
| CO2v = de specifieke CO2-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1; |  |
| ***Vout = het totale aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, vermenigvuldigd met 2, en met een maximum van 1,5 % van Vconv.*** |  |

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 2 – punt 2.7 – formule

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| CO2 = ***ZLEV ×*** ∑ sg sharesg × MPWsg × avgCO2sg | CO2 = ∑ sg sharesg × MPWsg × avgCO2sg |
| waarbij | waarbij |
| ∑ sg = de som van alle subgroepen; | ∑ sg = de som van alle subgroepen; |
| ***ZLEV = zoals bepaald in punt 2.3.*** |  |
| share,sg = zoals bepaald in punt 2.4. | share,sg = zoals bepaald in punt 2.4. |
| MPWsg = zoals bepaald in punt 2.6. | MPWsg = zoals bepaald in punt 2.6. |
| avgCO2sg = zoals bepaald in punt 2.2. | avgCO2sg = zoals bepaald in punt 2.2. |

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 4 – alinea 1 – formule – regel 1

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| T = ∑ sg sharesg × MPWsg × (1 - rf) × rCO2sg | T = ***ZLEV\_benchmark\_factor \**** ∑ sg sharesg × MPWsg × (1 - rf) × rCO2sg |

Amendement 70

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 4 – alinea 1 – formule – regel 4

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
| rf = de CO2-reductiedoelstelling (in %) zoals gespecificeerd in artikel1, onder a) en b), voor het specifieke kalenderjaar; | rf = de CO2-reductiedoelstelling (in %) zoals gespecificeerd in artikel1***, eerste alinea***, onder a) en b), voor het specifieke kalenderjaar; |

Amendement 71

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 4 – alinea 1 bis (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***Voor de periode tot en met 2029 geldt: ZLEV\_benchmark\_factor = (1+y-x), tenzij deze som groter is dan 1,03 of kleiner is dan 0,97; in dat geval wordt de ZLEV\_benchmark\_factor afhankelijk van het geval op 1,03 of 0,97 vastgesteld.*** |
|  | ***waarbij*** |
|  | ***x = 5 %;*** |
|  | ***y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant berekend als de som van het totale aantal emissievrije voertuigen van de categorie N dat niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 valt en niet voldoet aan de kenmerken vastgelegd in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), en van het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen die voldoen aan de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), vastgestelde kenmerken, waarbij elk voertuig wordt geteld als ZLEV\_specific in overeenstemming met de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal voertuigen dat in het relevante kalenderjaar is geregistreerd;*** |
|  | ***ZLEV\_specific = 1- (CO2v/(0,5\*rCO2sg), waarbij:*** |
|  | ***CO2v = de specifieke CO2-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1;*** |
|  | ***rCO2sg = zoals bepaald in sectie 3.*** |

Amendement 72

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 4 – alinea 1 ter (nieuw)

|  |
| --- |
|  |
| Door de Commissie voorgestelde tekst | Amendement |
|  | ***Voor 2030 geldt: ZLEV\_benchmark\_factor = (1+y-x), tenzij deze som groter is dan 1,05; in dat geval wordt de ZLEV\_benchmark\_factor op 1,05 vastgesteld;*** |
|  | ***indien deze som tussen 1,0 en 0,98 ligt, wordt de ZLEV\_benchmark\_factor op 1,0 vastgesteld;*** |
|  | ***indien deze som lager is dan 0,95, wordt de ZLEV-factor op 0,95 vastgesteld.*** |
|  | ***waarbij*** |
|  | ***x = 20 %, behoudens de evaluatie ingevolge artikel 13;*** |
|  | ***y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant berekend als de som van het totale aantal emissievrije voertuigen van de categorie N dat niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 valt en niet voldoet aan de kenmerken vastgelegd in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), en van het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen die voldoen aan de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), vastgestelde kenmerken, waarbij elk voertuig wordt geteld als ZLEV\_specific in overeenstemming met de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal voertuigen dat in het relevante kalenderjaar is geregistreerd;*** |
|  | ***ZLEV\_specific = 1- (CO2v/(0,5\*rCO2sg), waarbij:*** |
|  | ***CO2v = de specifieke CO2-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1;*** |
|  | ***rCO2sg = zoals bepaald in sectie 3.*** |

1. De zaak werd voor interinstitutionele onderhandelingen terugverwezen naar de bevoegde commissie op grond van artikel 59, lid 4, vierde alinea, van het Reglement (A8-0354/2018). [↑](#footnote-ref-1)