



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Commissie vervoer en toerisme*

---

**2009/0173(COD)**

1.7.2010

## **ADVIES**

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken  
(COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Rapporteur voor advies: Oldřich Vlasák

PA\_Legam

## BEKNOPTE MOTIVERING

1. Het voorstel voor een verordening is gebaseerd op de veronderstelling dat een verlaging van het brandstofverbruik van lichte bedrijfsvoertuigen de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot door het verkeer zal verminderen en zo de "klimaatverandering" zal tegengaan.
2. Het voorstel stelt maximale CO<sub>2</sub>-emissiewaarden vast voor lichte bedrijfsvoertuigen in de EU. Elke fabrikant of importeur die niet binnen de gestelde termijn aan de eisen voldoet, kan rekenen op een boete.
3. Hiermee wil de Commissie bereiken dat de fabrikanten nieuwe voertuigen op de markt brengen die betere CO<sub>2</sub>-prestaties hebben. Gebruikers kunnen dan hun wagenpark moderniseren en hun bijdrage aan de "CO<sub>2</sub>-voetafdruk" van het verkeer verminderen.
4. Het is echter de vraag of dit doel met het onderhavige voorstel bereikt zal worden:
  - i) Het verband tussen de trends die met "klimaatverandering" worden aangeduid en de activiteiten van de mens (met inbegrip van het verkeer) wordt in brede kringen als vanzelfsprekend aangenomen, maar is nog niet onomstotelijk bewezen;
  - ii) De CO<sub>2</sub>-emissie hangt in sterke mate af van het brandstofverbruik van het voertuig en houdt dus niet slechts verband met de motortechnologie, maar ook met andere kenmerken (banden, kwaliteit van de brandstof) en van de omstandigheden waarin het voertuig wordt gebruikt (kwaliteit van de infrastructuur, snelheid, files, belading, enz.);
  - iii) Als alleen naar de technologie wordt gekeken, dan worden de gewenste resultaten dus niet noodzakelijkerwijs bereikt;
  - iv) Het voorstel, dat is opgesteld naar het voorbeeld van de verordening tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's (Verordening (EG) nr. 443/2009), houdt onvoldoende rekening met de fundamentele verschillen tussen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en stelt in feite strengere eisen, want de termijn is korter en de boetes zijn hoger (120 euro in plaats van 95 euro);
  - v) De voorgestelde maatregelen richten zich op de aanbodzijde van de bedrijfsketen, maar vergroten niet de vraag naar betere lichte bedrijfsvoertuigen (premies voor de gebruikers/kopers) en zij laten andere belangrijke aspecten van het brandstofgebruik ongemoeid;
  - vi) Om de doelstellingen van 175 (in 2016) en 135 (in 2020) g CO<sub>2</sub>/km te halen zijn meer investeringen van de auto-industrie in de ontwikkeling van nieuwe technologieën vereist;
  - vii) Niet alleen zal de prijs van de voertuigen door deze investeringen omhoog gaan (prijsstijgingen tot 10%), zullen deze auto's voor minder mensen betaalbaar zijn en zullen zij dus minder worden gekocht (zodat gebruikers gedwongen zijn hun bestaande wagenpark met lagere prestaties in termen van brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot aan te houden en er in sommige landen zelfs meer tweedehands auto's ingevoerd zullen worden),
  - viii) maar de auto-industrie heeft bovendien problemen doordat de vraag naar nieuwe auto's snel is gedaald als gevolg van de economische crisis; mogelijke verplichte investeringen in nieuwe technologieën zijn dan ook moeilijk te realiseren en

- zullen de rentabiliteit van de bedrijfstak verslechteren (vooral door de doelstelling 135 g CO<sub>2</sub>/km in 2020);
- ix) De auto-industrie is bovendien al gedwongen om een groot deel van de uitgaven voor O&O te besteden voor het halen van de Euro 5 en Euro 6 normen.
5. Er bestaat grote bezorgdheid dat de maatregelen het gestelde doel van voorkoming van "klimaatverandering" niet zullen bereiken en het is dan ook de vraag of de doelstellingen en het voorgestelde tijdschema realistisch en haalbaar zijn.
6. Met inachtneming van:
- i) Verordeningen nrs. 2007/46, 715/2007 en 443/2009;
  - ii) Het betrekkelijk lage aandeel van deze sector in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot;
  - iii) De noodzaak om het rendement van het brandstofverbruik en dus de CO<sub>2</sub>-emissieprestaties in de vervoerssector te verbeteren om de luchtkwaliteit te verhogen;
  - iv) De bestaande vrijwillige verbintenissen van de industrie (bijvoorbeeld het besluit van de International Road Transport Union over een vrijwillige verbintenis om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 30% te verlagen);
  - v) De algemene trends van verbetering van het brandstofrendement om tegemoet te komen aan de wensen van de gebruikers in deze bedrijfstak, waar de concurrentie groot is;
  - vi) De bestaande optimalisering van het brandstofverbruik van lichte bedrijfsvoertuigen en de geringe mogelijkheden die er daarom zijn voor verdere verbetering;
  - vii) De specifieke productiecycli van lichte bedrijfsvoertuigen (circa tien jaar), die langer is dan die van personenauto's;
  - viii) Het risico dat bepaalde klassen lichte bedrijfsvoertuigen die niet aan de normen kunnen voldoen, verdwijnen als de gebruikers meerdere voertuigen met een lagere emissie aanschaffen in plaats van een groter voertuigtype dat uit de markt is genomen omdat het de doelstellingen niet kon halen;
  - ix) De mogelijkheid dat specifieke soorten lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt door bijvoorbeeld de politie en reddingsdiensten of voor andere speciale doelen van algemeen belang, niet aan de doelstellingen kunnen voldoen;
  - x) De economische crisis en de ernstige gevolgen daarvan voor de autofabrikanten en de gebruikers;
  - xi) De noodzaak om de auto-industrie (de fabrikanten) te steunen in plaats van haar met kostbare maatregelen (of zelfs boetes) te schaden;
  - xii) De noodzaak om het bedrijfsleven (de gebruikers) te steunen in plaats van hen op kosten te jagen met dubieuze politieke maatregelen;
  - xiii) De noodzaak van meer stimuleringsmaatregelen om de vraag naar en het gebruik van voertuigen met een betere brandstofefficiëntie te ondersteunen;
  - xiv) Het gevaar dat de industrie en aanverwante sectoren in de praktijk worden opgezadeld met lasten door een innovatief maar onuitvoerbaar beleid;
  - xv) De rol van TRAN als mobiliteitsbevorderaar in de EU.

***De hoofdpunten van het voorstel van de rapporteur zijn daarom:***

- uitstel van de inwerkingtreding van de verordening (met 3 jaar voor de doelstelling van 175 g CO<sub>2</sub>/km);
- verlaging van de doelstelling voor 2020 van 135 tot 162 g CO<sub>2</sub>/km;
- gebruik van de inkomsten uit de bijdrage voor overtollige emissies voor de financiering van projecten die ten doel hebben de gevolgen van het vervoer voor het milieu te beperken;
- verbetering van de superkrediet-maatregelen en harmonisering van de sancties voor lichte bedrijfsvoertuigen en personenauto's naast andere amendementen.

## AMENDEMENTEN

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

### Amendement 1

#### Voorstel voor een verordening Overweging 15

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(15) In de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is een geïntegreerde benadering vastgesteld om de communautaire doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 te verwezenlijken, en is ook op langere termijn een visie op verdere emissiebeperkingen uiteengezet. Verordening (EG) nr. 443/2009 onderschrijft deze langetermijnvisie door een doelstelling van gemiddeld 95 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's vast te stellen. Om de samenhang met die benadering te garanderen en de auto-industrie planningszekerheid te bieden, moet een langetermijndoelstelling voor specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen **in 2020** worden vastgesteld.

##### *Amendement*

(15) In de communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is een geïntegreerde benadering vastgesteld om de communautaire doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 te verwezenlijken, en is ook op langere termijn een visie op verdere emissiebeperkingen uiteengezet. Verordening (EG) nr. 443/2009 onderschrijft deze langetermijnvisie door een doelstelling van gemiddeld 95 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's vast te stellen. Om de samenhang met die benadering te garanderen en de auto-industrie planningszekerheid te bieden, moet **ook** een langetermijndoelstelling voor specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen **in 2022** worden vastgesteld. **De doelstelling van gemiddeld 135 g CO<sub>2</sub>/km moet tegen 2022 gehaald worden.**

## Amendement 2

### Voorstel voor een verordening Overweging 20

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(20) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 1 januari 2014 voor elk kalenderjaar een **bijdrage** voor overtollige emissies betalen. De **bijdrage** moet in verhouding staan tot de mate waarin de fabrikanten hun doelstelling hebben overschreden. Om de samenhang te garanderen, moet de **bijdragereregeling** vergelijkbaar zijn met die van Verordening (EG) nr. 443/2009. De **bijdragen** voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

*Amendement*

(20) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 1 januari 2014 voor elk kalenderjaar een **boete** voor overtollige emissies betalen. De **boete** moet in verhouding staan tot de mate waarin de fabrikanten hun doelstelling hebben overschreden. Om de samenhang te garanderen, moet de **boeteregeling** vergelijkbaar zijn met die van Verordening (EG) nr. 443/2009. De **boetes** voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

*(Dit amendement beoogt de term "bijdrage" te vervangen door de term "boete" en betreft de gehele tekst).*

#### *Motivering*

*Dit amendement beoogt de term "bijdrage" te vervangen door de term "boete". Het heeft betrekking op de gehele tekst (de overwegingen 23 en 26 en de artikelen 6, 8, 10 en 12).*

## Amendement 3

### Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(21 bis) Om te verzekeren dat de waarden**

**van de CO<sub>2</sub>-emissies en de brandstofefficiëntie van voltooide voertuigen representatief zijn, moet de Commissie overwegen om zo nodig de typegoedkeuringswetgeving te herzien.**

#### *Motivering*

*Om rekening te houden met de specifieke situatie van "in fasen gebouwde voertuigen", voertuigen die in een onvoltooid stadium worden gelaten en vervolgens ten minste één verder stadium van voltooiing door een andere fabrikant moeten doorlopen, heeft de Commissie aanbevolen amendementen op het oorspronkelijke voorstel ingediend. Dit amendement sluit aan bij deze aanbevelingen.*

#### **Amendement 4**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 23 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(23 bis) De gunstige effecten van snelheidsbeperkingsapparatuur met betrekking tot milieubescherming, energieverbruik, slijtage van motor en banden en verkeersveiligheid zullen ertoe bijdragen de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken.***

#### **Amendement 5**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 24**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(24) De snelheid van wegvoertuigen heeft een grote invloed op hun brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-emissies. Aangezien de snelheid van lichte bedrijfsvoertuigen niet is begrensd, is het mogelijk dat topsnelheid een concurrentiefactor wordt, hetgeen tot te grote motoren en de daarmee samenhangende inefficiëntie in tragere gebruiksomstandigheden kan leiden. Daarom **moet worden nagegaan of** het

(24) De snelheid van wegvoertuigen heeft een grote invloed op hun brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-emissies. Aangezien de snelheid van lichte bedrijfsvoertuigen niet is begrensd, is het mogelijk dat topsnelheid een concurrentiefactor wordt, hetgeen tot te grote motoren en de daarmee samenhangende inefficiëntie in tragere gebruiksomstandigheden kan leiden. Daarom **moet** het toepassingsgebied van

toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen **kan worden uitgebreid** tot de onder deze verordening vallende lichte bedrijfsvoertuigen.

Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen **worden uitgebreid** tot de onder deze verordening vallende lichte bedrijfsvoertuigen.

### *Motivering*

*In tegenstelling tot zware voertuigen worden lichte bedrijfsvoertuigen momenteel niet uitgerust met snelheidsbeperkingsapparatuur. Snelheidsbegrenzers zijn een zeer kosteneffectieve manier om brandstof te besparen, CO<sub>2</sub>-emissie te beperken en een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG, als geamendeerd door Richtlijn 2002/85/EG, moet worden uitgebreid zodat ook lichte bedrijfsvoertuigen onder de bepalingen van deze richtlijn vallen.*

### **Amendement 6**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. In deze verordening is ook vastgesteld dat de doelstelling voor de gemiddelde emissies van in de Gemeenschap ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vanaf **2020** 135 g CO<sub>2</sub>/km bedraagt.

*Amendement*

2. In deze verordening is ook vastgesteld dat de doelstelling voor de gemiddelde emissies van in de Gemeenschap ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vanaf **2022** 135 g CO<sub>2</sub>/km bedraagt.

### **Amendement 7**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter a**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(a) "gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies" van een fabrikant: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle lichte bedrijfsvoertuigen die door deze fabrikant worden gebouwd;

*Amendement*

(a) "gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies" van een fabrikant: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle lichte bedrijfsvoertuigen, **als bedoeld in artikel 2**, die door deze fabrikant worden gebouwd;



## Amendement 8

### Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter f

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(f) "specifieke CO<sub>2</sub>-emissies": de emissies van een licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming vermeld als de CO<sub>2</sub>-massa-emissie (gemengde rijcyclus);

*Amendement*

(f) "specifieke CO<sub>2</sub>-emissies": de emissies van een licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming **van het complete of voltooide voertuig** vermeld als de CO<sub>2</sub>-massa-emissie (gemengde rijcyclus);

*Motivering*

*Om rekening te houden met de specifieke situatie van "in fasen gebouwde voertuigen", heeft de Commissie aanbevolen amendementen op het oorspronkelijke voorstel ingediend. Dit amendement sluit aan bij deze aanbevelingen.*

## Amendement 9

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(g bis) "compleet voertuig": elk voertuig dat niet hoeft te worden voltooid om aan de desbetreffende technische eisen van Richtlijn 2007/46/EG te voldoen.**

*Motivering*

*Complete voertuigen vallen onder de voorgestelde verordening.*

## Amendement 10

### Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1 – letter g ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(g ter) "voetafdruk": de spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals vermeld in het certificaat van overeenstemming en gedefinieerd in paragrafen 2.1 en 2.3 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG.***

*Motivering*

*Omwille van de consistentie met bijlage II, deel B, punt 5.*

## **Amendement 11**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Indien de specifieke emissies van het voltooide voertuig niet bekend zijn, moet de fabrikant van het basisvoertuig de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van het voertuig bepalen aan de hand van de specifieke emissies van het basisvoertuig.***

*Motivering*

*Om rekening te houden met de specifieke situatie van "in fasen gebouwde voertuigen", heeft de Commissie aanbevolen amendementen op het oorspronkelijke voorstel ingediend. Dit amendement sluit aan bij deze aanbevelingen.*

## **Amendement 12**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 2 – streepjes 1, 2 en 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*– 75% in 2014,  
–80% in 2015,  
–100% vanaf 2016.*

*-50% in 2014,  
-75% in 2015,  
-100% vanaf 2016.*

### **Amendement 13**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – titel**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Superkrediet

Superkrediet *en financiële stimulansen*

*Motivering*

*Het toepassingsgebied van de verordening moet worden uitgebreid om de vernieuwing van de lichte bedrijfsvoertuigen aan te moedigen.*

### **Amendement 14**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid -1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***-1 bis. De lidstaten mogen financiële stimulansen invoeren voor voertuigen in serieproductie die voldoen aan deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan.***

***Die stimulansen gelden voor alle nieuwe voertuigen die op de markt van een lidstaat worden aangeboden die ten minste voldoen aan de specifieke emissiedoelstellingen in bijlage I vóór de data die zijn vastgesteld in bijlage I en zij komen te vervallen op de daarin genoemde data.***

*Motivering*

*Om de doelstellingen te halen moet de vernieuwing van de voertuigen aangemoedigd worden.*

### **Amendement 15**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid -1 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***-1 ter. De lidstaten mogen financiële stimulansen verstrekken voor het aanpassen van voertuigen die in gebruik zijn en voor het slopen van voertuigen die niet aan deze verordening voldoen.***

*Motivering*

*Om de doelstellingen te halen moet de vernieuwing van de voertuigen aangemoedigd worden.*

### **Amendement 16**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid -1 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***-1 quater. Voor ieder voertuigtype mogen de in de leden -1 bis en -1 ter genoemde financiële stimulansen niet hoger zijn dan de aanvullende kosten van de technische apparatuur om ervoor te zorgen dat voldaan wordt aan de specifieke emissiedoelstellingen in bijlage I, met inbegrip van de kosten voor de inbouw in het voertuig.***

*Motivering*

*De financiële stimulansen moeten gekoppeld zijn aan de aanvullende kosten van de technische apparatuur die wordt ingebouwd om te voldoen aan de emissiegrenswaarden.*

### **Amendement 17**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid -1 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***-1 quinquies. De Commissie wordt bijtijds op de hoogte gesteld van plannen om de in de leden -1 bis en -1 ter bedoelde financiële stimulansen in te stellen of te***

**wijzigen.**

*Motivering*

*De Commissie moet een coördinerende rol vervullen.*

**Amendement 18**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 5 – inleidende formule – streepjes 1, 2 en 3**

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
- 2,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2014,	- 2,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2014,
- 1,5 lichte bedrijfsvoertuigen in <b>2015</b> ,	- 1,5 lichte bedrijfsvoertuigen in <b>2016</b> ,
- 1 licht bedrijfsvoertuig vanaf <b>2016</b> .	- 1 licht bedrijfsvoertuig vanaf <b>2018</b> .

**Amendement 19**

**Voorstel voor een verordening**

**Artikel 5 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**Artikel 5 bis**

**Snelheidsbegrenzing**

***Vanaf 2018 zorgen fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen ervoor dat alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, als genoemd in artikel 2, uitgerust zijn met snelheidsbegrenzingsapparatuur waarvoor de maximumsnelheid wordt vastgesteld op 120 km/u.***

*Motivering*

*In tegenstelling tot zware voertuigen worden lichte bedrijfsvoertuigen momenteel niet uitgerust met snelheidsbeperkingsapparatuur. Snelheidsbegrenzers zijn een zeer kosteneffectieve manier om brandstof te besparen, CO<sub>2</sub>-emissie te beperken en een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid.*

## Amendement 20

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en alle volledige kalenderjaren daarna legt de Commissie aan fabrikanten of groepsbeheerders een bijdrage voor overtollige emissies op wanneer hun specifieke CO<sub>2</sub>-emissies hoger liggen dan hun specifieke emissiedoelstelling.

*Amendement*

1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en alle volledige kalenderjaren daarna legt de Commissie aan **alle** fabrikanten of groepsbeheerders een **strikte** bijdrage voor overtollige emissies op wanneer hun specifieke CO<sub>2</sub>-emissies hoger liggen dan hun specifieke emissiedoelstelling.

## Amendement 21

### Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2 – alinea 1 – letter a – punt i

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(a) Van 2014 tot en met 2018  
(i) Voor overtollige emissies van meer dan 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
((Overtollige emissies – 3) × 120 € + 45 €) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

*Amendement*

(a) Van 2014 tot en met 2018  
(i) Voor overtollige emissies van meer dan 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
((Overtollige emissies – 3) × 95 € + 45 €) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

*Motivering*

*De bijdrage voor overtollige emissies moet overeenkomen met die in Verordening (EG) nr. 443/2009 (CO<sub>2</sub> uit personenauto's).*

## Amendement 22

### Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2 – alinea 1 – letter b – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b) Vanaf 2019:

(Overtollige emissies x **120 €**) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

*Amendement*

(b) Vanaf 2019:

(Overtollige emissies x **95 €**) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

### **Amendement 23**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 8 – lid 2 – alinea 2 – punt 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

"overtollige emissies": het positieve aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissie van een fabrikant – rekening houdende met overeenkomstig artikel 11 goedgekeurde CO<sub>2</sub>-emissiereducties voor innoverende technologieën - hoger ligt dan de specifieke emissiedoelstelling in het kalenderjaar of het gedeelte van het kalenderjaar waarop de eis van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen, en

*Amendement*

"overtollige emissies": het positieve aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissie van een fabrikant – rekening houdende met overeenkomstig artikel 11 goedgekeurde CO<sub>2</sub>-emissiereducties door innoverende technologieën **en door het gebruik van snelheidsbeperkingsapparatuur als bedoeld in artikel 5 bis** – hoger ligt dan de specifieke emissiedoelstelling in het kalenderjaar of het gedeelte van het kalenderjaar waarop de eis van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen, en

### **Amendement 24**

#### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 8 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

*Amendement*

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie **en worden alleen aangewend voor de financiering van projecten voor innoverende technologieën die gericht zijn op vermindering van de negatieve gevolgen van het vervoer voor het milieu.**

### *Motivering*

*De inkomsten uit bijdragen voor overtollige emissies moeten worden gereserveerd voor onderzoek ter verbetering van de milieuprestatie van de sector.*

#### **Amendement 25**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Een fabrikant kan een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling aanvragen als per kalenderjaar minder dan **22.000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van deze fabrikant in de Gemeenschap worden ingeschreven, en:

*Amendement*

1. Een fabrikant kan een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling aanvragen als per kalenderjaar minder dan **25.000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van deze fabrikant in de Gemeenschap worden ingeschreven, en:

### *Motivering*

*Daar het marktaandeel van de kleine fabrikanten van kleine bedrijfsvoertuigen slechts 5% is, stelt de rapporteur voor om het maximumaantal van 22 000 ingeschreven voertuigen (1% van de totale verkoop van lichte bedrijfsvoertuigen in de EU) te verhogen tot 25 000 (circa 1,4%). Dit zou nog steeds minder zijn dan het getal (gelijk aan 2% van de totale verkoop) dat is vastgesteld in Verordening (EG) nr. 443/2009 voor beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's. Op deze wijze krijgen kleine fabrikanten meer flexibiliteit om uit de economische crisis te geraken.*

#### **Amendement 26**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b) als de fabrikant deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan **22.000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden ingeschreven in de Gemeenschap; of

*Amendement*

(b) als de fabrikant deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan **25.000** nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden ingeschreven in de Gemeenschap; of



## Motivering

Daar het marktaandeel van de kleine fabrikanten van kleine bedrijfsvoertuigen slechts 5% is, stelt de rapporteur voor om het maximaantal van 22 000 ingeschreven voertuigen (1% van de totale verkoop van lichte bedrijfsvoertuigen in de EU) te verhogen tot 25 000 (circa 1,4%). Dit zou nog steeds minder zijn dan het getal (gelijk aan 2% van de totale verkoop) dat is vastgesteld in Verordening (EG) nr. 443/2009 voor beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's. Op deze wijze krijgen kleine fabrikanten meer flexibiliteit om uit de economische crisis te geraken.

### Amendement 27

#### Voorstel voor een verordening

##### Artikel 10 – lid 2 – letter d

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(d) een specifieke emissiedoelstelling die overeenstemt met het reductiepotentieel van de fabrikant, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies terug te dringen, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig.

###### *Amendement*

(d) een specifieke emissiedoelstelling die overeenstemt met het reductiepotentieel van de fabrikant **en het gemiddelde van de bedrijfstak**, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies terug te dringen, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig.

## Motivering

Terwijl de gemiddelde beperking van de CO<sub>2</sub>-emissie van de bedrijfstak om de doelstelling van 175 g CO<sub>2</sub>/km te halen 14% is, zouden sommige kleine fabrikanten te maken krijgen met beperkingen van meer dan het dubbele. Om deze fabrikanten niet te discrimineren, moet het gemiddelde van de bedrijfstak een van de criteria zijn waarmee rekening wordt gehouden bij de goedkeuring van de afwijking.

### Amendement 28

#### Voorstel voor een verordening

##### Artikel 11 – lid 2 – inleidende formule

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie zal, overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, uiterlijk op 31 december 2012 gedetailleerde bepalingen vaststellen voor een procedure om deze innoverende technologieën goed te keuren.

###### *Amendement*

2. De Commissie zal, overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, uiterlijk op 31 december 2012 gedetailleerde bepalingen vaststellen voor een procedure om deze innoverende technologieën goed te keuren.

Deze gedetailleerde bepalingen zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologieën:

Deze gedetailleerde bepalingen zijn **in overeenstemming met de bepalingen van artikel 12, lid 2, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en zijn** gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologieën:

### *Motivering*

*In artikel 12, lid 2, van Verordening (EG)443/2009 inzake emissienormen voor personenauto's staat dat de Commissie uiterlijk in 2010 gedetailleerde bepalingen voor een procedure om deze innoverende technologieën goed te keuren, zal vaststellen.*

### **Amendement 29**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 – alinea 1**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

Uiterlijk op 31 oktober 2016, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen teneinde de waarde M0 waarnaar in die bijlage wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren.

##### *Amendement*

Uiterlijk op 31 oktober 2016, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen teneinde de waarde M0 waarnaar in die bijlage wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen **die** in de voorafgaande drie kalenderjaren **zijn ingeschreven**.

### **Amendement 30**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 4 – alinea 1 – streepje 1**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

– vast te stellen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om uiterlijk in **2020** op kosteneffectieve wijze een langetermijndoelstelling van 135 g CO<sub>2</sub>/km te halen, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd op basis van geactualiseerde resultaten van de effectbeoordeling; en

##### *Amendement*

– vast te stellen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om uiterlijk in **2022** op kosteneffectieve wijze een langetermijndoelstelling van 135 g CO<sub>2</sub>/km te halen, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd op basis van geactualiseerde resultaten van de effectbeoordeling; en

## Amendement 31

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 7

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**7. Uiterlijk in 2015 evalueert de Commissie de in bijlage II, deel B, punt 7, uiteengezette methode voor het vaststellen van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voltooide voertuigen en dient zij, voor zover nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om bijlage II te wijzigen.**

*Amendement*

**7. Uiterlijk in 2014 stelt de Commissie, indien nodig, een procedure vast om representatieve waarden voor de CO<sub>2</sub>-emissies en de brandstofefficiëntie van voltooide voertuigen te verkrijgen.**

*Motivering*

*Om rekening te houden met de specifieke situatie van "in fasen gebouwde voertuigen", heeft de Commissie aanbevolen amendementen op het oorspronkelijke voorstel ingediend. Dit amendement sluit aan bij deze aanbevelingen.*

## Amendement 32

### Voorstel voor een verordening Bijlage II – letter A – lid 3 – letter d – punt ii

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(ii) de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies;

*Amendement*

**(ii) de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies en het deel van de emissiereductie tengevolge van innoverende technologieën overeenkomstig artikel 11;**

*Motivering*

*Omwille van de consistentie van de tekst.*

## Amendement 33

### Voorstel voor een verordening Bijlage II – letter B – lid 7

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**7. Specifieke emissies van voltooide voertuigen** *De specifieke emissies van voltooide voertuigen worden vastgesteld overeenkomstig Richtlijn 2004/3/EG. Als die waarde niet beschikbaar is, worden de specifieke emissies van een voltooid voertuig gelijkgesteld met de hoogste waarde van de specifieke emissies van alle in hetzelfde jaar in de EU ingeschreven complete voertuigen van hetzelfde voertuigtype als het incomplete voertuig waarop het voltooide voertuig is gebaseerd, waarbij "voertuigtype" wordt gedefinieerd overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 2007/46/EG. Wanneer er meer dan drie verschillende waarden van de specifieke emissies van alle complete voertuigen zijn, wordt de tweede hoogste waarde gebruikt.*

**Schrappen**

#### *Motivering*

*Om rekening te houden met de specifieke situatie van "in fasen gebouwde voertuigen", heeft de Commissie aanbevolen amendementen op het oorspronkelijke voorstel ingediend. Dit amendement sluit aan bij deze aanbevelingen.*

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen	
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)	
<b>Commissie ten principale</b>	ENVI	
<b>Medeadviserende commissie(s)</b> Datum bekendmaking	TRAN 24.11.2009	
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Oldřich Vlasák 9.11.2009	
<b>Behandeling in de commissie</b>	27.4.2010	21.6.2010
<b>Datum goedkeuring</b>	22.6.2010	
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 32	–: 4
	0: 2	
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)</b>	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu	