



---

*Zittingsdocument*

---

**A8-0287/2018**

18.9.2018

**\*\*\*I**  
**VERSLAG**

over het voorstel voor een verordening 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)  
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Miriam Dalli

(Herschikking – artikel 104 van het Reglement)

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

Raadplegingsprocedure  
Goedkeuringsprocedure  
Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)  
Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)  
Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

### ***Amendementen op een ontwerphandeling***

#### **Amendementen van het Parlement in twee kolommen**

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

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

#### **Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst**

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

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	5
TOELICHTING .....	47
BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN.....	50
BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE .....	52
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME.....	55
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE .....	97
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	98



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**over het voorstel voor een verordening 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)  
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))**

**(Gewone wetgevingsprocedure – herschikking)**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Parlement en de Raad (COM(2017)0676),
  - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0395/2017),
  - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
  - gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten<sup>1</sup>,
  - gezien de brief van 14 maart 2018 van de Commissie juridische zaken aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid, conform artikel 104, lid 3, van zijn Reglement,
  - gezien de artikelen 104 en 59 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en het advies van de Commissie vervoer en toerisme (A8-0287/2018),
- A. overwegende dat het voorstel van de Commissie volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel louter een codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen;
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;
  2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad

---

<sup>1</sup> PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

## Amendement 1

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) *In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>16</sup> wordt een duidelijk doel gesteld: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar volledig emissievrij vervoer. De uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren.*

*Amendement*

(3) *De vervoerssector is de enige sector in de Unie waar broeikasgasemissies nog steeds toenemen. De decarbonisatie van de totale vervoerssector moet worden versneld en tegen 2050 moet er een duidelijke trend zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen door deze sector om de verbintenissen na te leven die de Unie is aangegaan tijdens de 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond. Tevens moet de uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid en het milieu bijzonder schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren.*

## Amendement 2

### Voorstel voor een verordening

#### Overweging 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4 bis) *De ontwikkeling van onderzoeks-, leverings-, verwerkings- en productiestrategieën die zijn gebaseerd op het gebruik van lichtgewicht componenten, is cruciaal om de overgang naar een koolstofarme automobielsector te bewerkstelligen. Er wordt steeds meer*

*Amendement*

*onderzoek verricht naar grondstoffen van natuurlijke vezels en composieten daarvan in het kader van de toenemende brede rol die de bio-economie kan spelen en de hernieuwbare, recyclebare en duurzame producten die deze kan opleveren. Deze ontwikkelingen moeten worden gebaseerd op een goed begrip van de beperkingen van natuurlijke hulpbronnen, de beschikbaarheid van land en derhalve van de noodzaak om duurzame oplossingen te vinden voor producten die het einde van hun levenscyclus hebben bereikt.*

#### *Motivering*

*Ondanks de technologie-neutrale benadering zijn het elektrische voertuigen die worden gezien als de oplossing voor de overgang naar een koolstofarme sector. Het lichte gewicht van die voertuigen is een bepalend element, en componenten op basis van biologische grondstoffen en bio-composieten kunnen dit bieden.*

### **Amendement 3**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 4 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 ter) 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 niveau van de Unie, op nationaal en op regionaal niveau voor de omscholing, de 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 4**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 4 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 quater) Een succesvolle overgang naar emissievrije mobiliteit vereist een gemeenschappelijk beleidskader voor voertuigen, infrastructuur, elektriciteitsnetwerken, duurzame productie, voeding en recycling van batterijen, waarbij economische stimulansen en stimulansen voor de werkgelegenheid in de hele EU op nationaal, regionaal en lokaal niveau in elkaar grijpen en ondersteund worden door sterkere financieringsinstrumenten van de Unie.*

#### **Amendement 5**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(6) In de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 is een reductie van broeikasgasemissies van 30 % tegen 2030 ten opzichte van 2005 goedgekeurd voor sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel. Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren en blijft met zijn emissies aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de reductie die andere sectoren realiseren om de*

*(6) De emissies van het wegvervoer blijven aanzienlijk boven het niveau van 1990 en doen de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, teniet.*



klimaatverandering te bestrijden,  
*tenietdoen*.

## Amendement 6

### Voorstel voor een verordening Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(9) In een evaluatie in 2015 van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 werd geconcludeerd dat die verordeningen relevant en in grote lijnen samenhangend waren, aanzienlijke emissiebesparingen hebben gegenereerd en tevens kosteneffectiever waren dan oorspronkelijk verwacht. Hiermee hebben de verordeningen een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt.

*Amendement*

(9) In een evaluatie in 2015 van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 werd geconcludeerd dat die verordeningen relevant en in grote lijnen samenhangend waren, aanzienlijke emissiebesparingen hebben gegenereerd en tevens kosteneffectiever waren dan oorspronkelijk verwacht. Hiermee hebben de verordeningen een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt. ***In deze evaluatie werd echter ook geconcludeerd dat de werkelijk behaalde CO<sub>2</sub>-besparingen aanzienlijk geringer zijn dan de besparingen die gesuggereerd worden door de prestaties bij de typegoedkeuringstest, en dat de "emissiekloof" tussen prestaties tijdens de typegoedkeuringstest en werkelijke prestaties de effectiviteit van de CO<sub>2</sub>-prestatienormen aanzienlijk heeft ondermijnd, alsook het consumentenvertrouwen in de potentiële brandstofbesparingen van nieuwe voertuigen.***

## Amendement 7

### Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(10 bis) Om de doeltreffendheid van deze verordening te waarborgen, moeten de CO<sub>2</sub>-emissiereducties plaatsvinden***

***onder omstandigheden die zich voordoen bij een normaal gebruik van het voertuig. Het is derhalve aangewezen om een strikt verbod op het gebruik van manipulatie-instrumenten in deze verordening op te nemen en de autoriteiten de middelen ter beschikking te stellen om de naleving van dit verbod te handhaven.***

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

### **Amendement 8**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 12**

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

(12) ***Het is belangrijk dat de*** vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid ***biedt*** aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

##### *Amendement*

(12) ***De*** vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ***biedt*** ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

### **Amendement 9**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)**

**(12 bis) De evaluatie door de Commissie van Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 bis</sup> in 2016 heeft aan het licht gebracht dat een verdere verheldering en vereenvoudiging van de wetgeving noodzakelijk is, zodat deze relevanter, effectiever, efficiënter en coherenter kan worden. Het doel van Aanbeveling (EU) 2017/948<sup>1 ter</sup> van de Commissie is aanmoediging van een geharmoniseerde toepassing van Richtlijn 1999/94/EG. Beter ontworpen etiketten van auto's met vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie voor consumenten over de voordelen van emissiearme auto's, alsook informatie over luchtverontreinigende stoffen en rijkosten, naast CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik, kunnen de ingebruikneming van de zuinigste en milieuvriendelijkste auto's in de gehele Unie ondersteunen. Daartoe dient de Commissie Richtlijn 1999/94/EG uiterlijk op 31 december 2019 te herzien en een wetgevingsvoorstel dienaangaande in te dienen. Voorts kan de sector lichte bedrijfsvoertuigen evenals de sector personenauto's profiteren van de invoering van een dergelijke etikettering voor brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot. De Commissie onderzoekt derhalve tevens of er voor deze sector dergelijke mogelijkheden bestaan en dient zo nodig wetgevingsvoorstellen dienaangaande in.**

---

<sup>1 bis</sup> Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumentinformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16).

*1<sup>er</sup> Aanbeveling (EU) 2017/948 van de Commissie van 31 mei 2017 betreffende het gebruik van de brandstofverbruiks- en CO<sub>2</sub>-emissiewaarden op basis waarvan typegoedkeuring is verleend en die volgens de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen zijn gemeten, bij het beschikbaar maken van informatie voor de consument overeenkomstig Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 142 van 2.6.2017, blz. 100).*

## Amendement 10

### Voorstel voor een verordening Overweging 13

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(13) ***Derhalve moeten voor 2025 en 2030*** reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobiellindustrie 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*

(13) ***Voor 2025 en 2030 moeten*** reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 ***en daarna***. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobiellindustrie 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. ***Met het oog op behoud van de dynamiek van CO<sub>2</sub>-emissievermindering na 2030 dient voorts vanaf 1 januari 2031 ten minste hetzelfde traject voor emissievermindering te gelden, hetgeen voortzetting van de decarbonisatie van de sector mogelijk maakt overeenkomstig de verplichtingen die zijn aangegaan in het kader van de Overeenkomst van Parijs.***

## Amendement 11

### Voorstel voor een verordening Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een *specifieke stimulans* op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

*Amendement*

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. ***Als de vervoerssector van de Unie de in deze sector vereiste energietransitie te laat op gang brengt, riskeert hij verlies van zijn leiderschapspositie.*** Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een *specifiek beleidsmechanisme* op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

## Amendement 12

### Voorstel voor een verordening Overweging 14 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(14 bis) Om de langetermijndoelstelling van een volledig koolstofvrije mobiliteit in de Unie te bereiken, zijn technologische innovatie en technische vooruitgang onontbeerlijk. In die zin en om een antwoord te bieden op de toegenomen internationale concurrentie is het voor de Unie en de lidstaten van essentieel belang inspanningen te blijven leveren om***

*initiatieven te onderzoeken en te ontwikkelen die mogelijke synergieën binnen de sector bevorderen, naar het voorbeeld van de recente Europese alliantie voor batterijen, en om publieke en private investeringen in onderzoek en innovatie in de automobielsector van de Unie te steunen, teneinde het technologische leiderschap van de Unie in die sector te behouden en de duurzaamheid van zijn industriële basis op de lange termijn te waarborgen en de sector efficiënt en concurrerend te houden op de mondiale markt.*

### Amendement 13

#### Voorstel voor een verordening Overweging 15

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(15) Er moet een specifiek *stimuleringsmechanisme* worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit *kredietmechanisme* moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd.

*Amendement*

(15) Er moet een specifiek *beleidsmechanisme* worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken *en versnellen*. Dit *krediet- en debetmechanisme* moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd *en investeringszekerheid voor de tijdige en adequate uitrol van de nodige oplaadpunten wordt gewaarborgd*.

### Amendement 14

#### Voorstel voor een verordening Overweging 16

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(16) De vaststelling van een benchmark voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU en een goed opgezet mechanisme voor de aanpassing van de

*Amendement*

(16) De vaststelling van een *krachtige* benchmark voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU en een goed opgezet mechanisme voor de aanpassing

specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling van een fabrikant op basis van het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in zijn eigen wagenpark moeten een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen te ontwikkelen en op de markt te brengen, terwijl het mogelijk blijft om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.

van de specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling van een fabrikant op basis van het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in zijn eigen wagenpark moeten een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen te ontwikkelen en op de markt te brengen, terwijl het mogelijk blijft om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.

## Amendement 15

### Voorstel voor een verordening Overweging 17

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(17) Bij de vaststelling van **kredieten** voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling. Om een evenwichtige aanpak te waarborgen, moeten grenzen worden gesteld aan het mogelijke niveau van aanpassing binnen dat mechanisme. Dit zal voor stimulansen zorgen die een tijdige uitrol van oplaad- of tankinfrastructuur bevorderen en grote voordelen voor consumenten, het concurrentievermogen en het milieu opleveren.

*Amendement*

(17) Bij de vaststelling van **benchmarks** voor **het aandeel** emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO<sub>2</sub>-doelstelling, **terwijl een fabrikant die de benchmark niet haalt, moet voldoen aan een strengere CO<sub>2</sub>-doelstelling**. Om een evenwichtige aanpak te waarborgen, moeten grenzen worden gesteld aan het mogelijke niveau van aanpassing binnen dat mechanisme. Dit zal voor stimulansen zorgen die een tijdige uitrol van oplaad- of tankinfrastructuur bevorderen en grote voordelen voor consumenten, het concurrentievermogen en het milieu opleveren.

## Amendement 16

### Voorstel voor een verordening Overweging 17 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(17 bis) Er dient tijdig en voldoende geïnvesteerd te worden in de productie en**

*de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen en in de gehele ondersteunende infrastructuur die is vereist, waaronder duurzame productie, voeding en recycling van batterijen. De verschillende ondersteuningsinstrumenten op het niveau van de Unie en de lidstaten moeten effectief samenwerken door aanzienlijke publieke en private investeringen te mobiliseren en te stimuleren. De oplaad- en tankinfrastructuur moet snel tot stand komen om vertrouwen te wekken bij consumenten en voertuigfabrikanten economische zekerheid te bieden. Productie van batterijen en batterijcellen in de Unie in de nabijheid van locaties waar voertuigen geproduceerd worden, moet dan ook ondersteund worden.*

## Amendement 17

### Voorstel voor een verordening Overweging 23

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen het niveau van het maximum te **herzien**, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op de naleving van de doelstelling moeten worden berekend.

*Amendement*

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen het niveau van het maximum **naar beneden bij te stellen**, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op de naleving van de doelstelling moeten worden berekend.



## Amendement 18

### Voorstel voor een verordening Overweging 25 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(25 bis)** *In situaties waarin de toevoeging van een elektrische batterij aan zwaardere lichte bedrijfsvoertuigen (N1 klasse III-categorie) het voertuig zodanig verzwaart dat het in de N2-categorie valt, dient een dergelijk technisch probleem te worden opgelost.*

#### *Motivering*

*Lichte bedrijfsvoertuigen kunnen bij elektrificering zwaarder worden door het gewicht van de batterij. Als het hogere gewicht leidt tot overschrijding van de gewichtslimiet van de betreffende klasse, worden de inspanningen ter verhoging van het aantal emissiearme en emissievrije voertuigen in een wagenpark op grond van deze verordening mogelijk niet in aanmerking genomen. Een manier om dit probleem aan te pakken, is door de gewichtslimiet voor de betreffende klasse te verhogen in die gevallen waarin de gewichtstoename duidelijk is gekoppeld aan de inspanningen om de uitstoot te verminderen door middel van een alternatief aandrijfsysteem.*

## Amendement 19

### Voorstel voor een verordening Overweging 28

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(28)** *De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/km aan nichefabrikanten waarborgt dat de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming zijn met die welke grote fabrikanten met betrekking tot die doelstelling leveren.* Uit ervaring blijkt *echter* dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, *wat de vanaf 2025 gestelde doelstellingen betreft, wordt het* niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid

**(28)** *Uit ervaring blijkt dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en het wordt daarom* niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.

te maken.

### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

## **Amendement 20**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 37**

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(37) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens **zoveel mogelijk** worden geharmoniseerd. De verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten om correcte en volledige gegevens te verstrekken moet derhalve duidelijk worden vermeld, alsmede de noodzaak van doeltreffende samenwerking tussen die autoriteiten en de Commissie bij de aanpak van problemen betreffende de kwaliteit van gegevens.

#### *Amendement*

(37) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens worden geharmoniseerd. De verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten om correcte en volledige gegevens te verstrekken moet derhalve duidelijk worden vermeld, alsmede de noodzaak van doeltreffende samenwerking tussen die autoriteiten en de Commissie bij de aanpak van problemen betreffende de kwaliteit van gegevens.

### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze*

*verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De aspecten waarop dit amendement betrekking heeft, hangen onlosmakelijk samen met de doelstelling van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

## **Amendement 21**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 38**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie.

*Amendement*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie ***en worden aangewend om bij te dragen aan een rechtvaardige overgang naar emissievrije mobiliteit. Deze bijdragen dienen tevens te worden aangewend als aanvulling op gerichte programma's voor de omscholing, de bijscholing en de opleiding van werknemers die worden getroffen door de structurele veranderingen in de automobielsector, en voor de herverdeling van initiatieven op het gebied van werk en het zoeken naar werk; zulks in nauwe samenspraak met de sociale partners, de gemeenschappen en de bevoegde autoriteiten in de gebieden die worden getroffen door de transitie op de arbeidsmarkt.***

*Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

## **Amendement 22**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 41**

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>23</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>24</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van *dergelijke* gegevens te waarborgen en *indien nodig* de procedures te ontwikkelen om *de* gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te *identificeren en te verzamelen*.

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>23</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>24</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. ***De betrouwbaarste manier om de werkelijke representativiteit van de typegoedkeuringswaarden te garanderen, is door een test in te voeren die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet. Daarom dient de Commissie door middel van gedelegeerde handelingen de test te ontwikkelen die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet, waarbij zij de mogelijkheid om gebruik te maken van PEMS in overweging neemt, en deze test uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening in te voeren. Totdat de test van toepassing wordt, dient naleving van deze verordening evenwel gegarandeerd te worden door gebruikmaking van door fabrikanten te rapporteren gegevens afkomstig van brandstofverbruikmeters, in combinatie met een grenswaarde die in 2021 voor elke fabrikant wordt vastgesteld als een procentueel verschil dat niet overschreden mag worden.*** De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van *gegevens over brandstofverbruik* te waarborgen en de procedures te ontwikkelen om *deze* gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te *rapporteren*. ***De Commissie dient passende maatregelen te***

*nemen in geval van niet-naleving door fabrikanten van de in deze verordening vastgestelde vereisten inzake werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies.*

---

<sup>23</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>24</sup> Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

---

<sup>23</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>24</sup> Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

## Amendement 23

### Voorstel voor een verordening Overweging 41 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(41 bis) Momenteel bestaat er geen geharmoniseerde methode voor de beoordeling van emissies van lichte voertuigen gedurende de volledige levenscyclus. Het is zinvol dat de Commissie uiterlijk eind 2026 een dergelijk analyse beschikbaar stelt om een breed beeld te scheppen van koolstofemissies door de sector lichte voertuigen. Daartoe moet de Commissie door middel van gedelegeerde handelingen een gemeenschappelijke Uniemethode ontwikkelen aan de hand waarvan fabrikanten vanaf 2025 consistent gegevens kunnen rapporteren over de CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van alle brandstoftypen en aandrijfsystemen die zij op de markt hebben gebracht. Een dergelijke methode moet tevens stroken met de relevante ISO-normen en rekening houden met het aardopwarmingsvermogen van emissies van bron tot tank, van tank tot wiel,***

*tijdens de productie en aan het einde van de levensduur van een voertuig. De analyse van de Commissie moet berusten op de door fabrikanten gerapporteerde gegevens, alsook op eventuele andere beschikbare, relevante gegevens.*

## Amendement 24

### Voorstel voor een verordening Overweging 46

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(46) Teneinde niet-essentiële onderdelen in de bepalingen van deze verordening te wijzigen of 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 wijzigingen van de bijlagen II en III wat betreft gegevensvereisten en gegevensparameters, ten aanzien van aanvullingen van de regels voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking van de specifieke emissiedoelstellingen, voor de inhoud van aanvragen van een afwijking en voor de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M0 en TM0, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/km en van de in artikel 14, lid 3, vermelde formules in bijlage I. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van

*Amendement*

(46) Teneinde niet-essentiële onderdelen in de bepalingen van deze verordening te wijzigen of 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 wijzigingen van de bijlagen II en III wat betreft gegevensvereisten en gegevensparameters, ***ten aanzien van de vereisten ter waarborging van naleving van het verbod op manipulatie-instrumenten, ten aanzien van de inhoud van het in artikel 4, lid 3 quater bedoelde uitgebreide documentatiepakket tot vaststelling van de regels en procedures voor de in artikel 7, lid 8 bis, bedoelde melding van emissies voor de gehele levenscyclus***, ten aanzien van aanvullingen van de regels voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking van de specifieke emissiedoelstellingen, voor de inhoud van aanvragen van een afwijking en voor de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van aanpassingen van de in artikel 13 vermelde getallen voor M0 en TM0, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO<sub>2</sub>/km, ***voor de ontwikkeling van een test die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet, zoals bedoeld in artikel 12, lid 1 bis***, en van de

gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

in artikel 14, lid 3, vermelde formules in bijlage I. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen .

### *Motivering*

*Noodzakelijke aanpassing die voortvloeit uit de nieuwe gedelegeerde bevoegdheden uit hoofde van artikel 7, lid 8 bis, en artikel 12, lid 1 bis – zie de motiveringen aldaar.*

## **Amendement 25**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de goede werking van de interne markt **te garanderen**.

*Amendement*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de **klimate- en milieudoelstellingen van de Unie te halen en om de klimaatverplichtingen die de Unie op internationaal niveau is aangegaan, na te komen op een wijze die strookt met de goede werking van de interne markt.**

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

## **Amendement 26**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:
- a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;
  - b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **15 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;

## **Amendement 27**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:
- a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;
  - b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **20 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;

***Vanaf 1 januari 2025 is voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen een benchmark gelijk aan een marktaandeel van 20 % van de verkoop van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2025 van toepassing, die wordt vastgesteld overeenkomstig respectievelijk bijlage I,***



*deel A, punt 6.3, en bijlage I, deel B, punt 6.3.*

## **Amendement 28**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn de volgende doelstellingen van toepassing:

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **30%** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **30 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

## **Amendement 29**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Artikel 1 – lid 5 – alinea 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn de volgende doelstellingen van toepassing:

a) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **45 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;

b) voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van **45 %** van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

***Vanaf 1 januari 2030 is voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen een benchmark gelijk aan een marktaandeel van 40 % van de verkoop van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2030 van toepassing, die wordt vastgesteld overeenkomstig respectievelijk bijlage I, deel A, punt 6.3, en bijlage I, deel B,***

### Amendement 30

#### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – letter b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").

*Amendement*

b) categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen"). ***In overeenstemming met de door deze verordening beoogde doelstellingen mag de Commissie, indien nodig, de referentiemassa (2 610 kg) van lichte bedrijfsvoertuigen op alternatieve brandstoffen aanpassen gezien het extra gewicht voor hun zwaardere aandrijf- en opslagsystemen (batterijen) dan bij traditionele voertuigen.***

*Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

### Amendement 31

#### Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***4 bis. Deze verordening geldt voor voertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven, met een maximaal toelaatbare massa van meer dan 3 500 kg maar minder dan 4 250 kg, mits de massa boven de 3 500 kg uitsluitend het gevolg is van de extra***

*massa van het aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van een aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een conventionele interne verbrandingsmotor met elektrische ontsteking of compressieontsteking.*

#### *Motivering*

*Lichte bedrijfsvoertuigen kunnen bij elektrificering zwaarder worden door het gewicht van de batterij. Als het hogere gewicht leidt tot overschrijding van de gewichtslimiet van de betreffende klasse, worden de inspanningen ter verhoging van het aantal emissiearme en emissievrije voertuigen in een wagenpark op grond van deze verordening mogelijk niet in aanmerking genomen. Een manier om dit probleem aan te pakken, is door de gewichtslimiet voor de betreffende klasse te verhogen in die gevallen waarin de gewichtstoename duidelijk is gekoppeld aan de inspanningen om de uitstoot te verminderen door middel van een alternatief aandrijfsysteem.*

#### **Amendement 32**

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

##### **Artikel 3 – lid 1 – letter n bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*n bis) "manipulatie-instrument": een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het toerental van de motor, de versnelling, de aanzuigonderdruk of andere parameters meet om een emissiecontrolesysteem of enig onderdeel daarvan dat een stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies veroorzaakt onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn, in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen.*

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft, houden verband met de doelstelling van deze verordening en het verwezenlijken van de hierin vastgelegde doelstellingen.*

## Amendement 33

### Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis.** *De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de systemen en onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat hun personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan de specifieke emissiedoelstellingen en overige vereisten krachtens deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen.*

*Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

## Amendement 34

### Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 ter.** *Het gebruik van manipulatie-instrumenten is verboden. Dit verbod geldt niet indien:*

- a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;*
- b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt; of*
- c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de in artikel 1 bedoelde testprocedures.*

## Motivering

Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.

### Amendement 35

#### Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3 quater (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 quater. Teneinde de goedkeuringsinstanties in staat te stellen te beoordelen of wordt voldaan aan de leden 3 bis en 3 ter, verstrekken fabrikanten een uitgebreid documentatiepakket. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 16 ter aanvulling op deze verordening een gedelegeerde handeling vast te stellen met vereisten ter verzekering van de nakoming van het verbod op manipulatie-instrumenten en de vereiste inhoud van het uitgebreide documentatiepakket.**

## Motivering

Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.

### Amendement 36

#### Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. Voor elk kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die en elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd. Deze

1. Voor elk kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die en elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd.

gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun aangewezen importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten **stellen alles in het werk om ervoor te** zorgen dat de rapporteringsorganen op een transparante manier werken. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gemeten en in het conformiteitscertificaat vermeld.

Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun aangewezen importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten zorgen **ervoor** dat de rapporteringsorganen op een transparante manier werken. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gemeten en in het conformiteitscertificaat vermeld.

#### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

#### **Amendement 37**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Het register wordt openbaar gemaakt.

*Amendement*

Het register wordt openbaar gemaakt, **ook in digitale vorm.**

#### *Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

#### **Amendement 38**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 5 – alinea 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening **mogen** fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie **meedelen**, met vermelding van de lidstaat

*Amendement*

Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening **delen** fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie **mee**, met vermelding van de lidstaat

waarop de fout betrekking heeft.

waarop de fout betrekking heeft.

### *Motivering*

*Artikel 13 van Verordening (EU) nr. 510/2011 voorziet in een evaluatie van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en modaliteiten. De modaliteiten waarop dit amendement betrekking heeft zijn onlosmakelijk verbonden met het oogmerk van deze verordening en de verwezenlijking van de hierin vastgestelde doelstellingen.*

### **Amendement 39**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 8 – alinea 3**

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

De Commissie **kan** nadere voorschriften **vaststellen** voor de procedures om dergelijke afwijkingen te rapporteren en er bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies rekening mee te houden. Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

##### *Amendement*

De Commissie **stelt** nadere voorschriften **vast** voor de procedures om dergelijke afwijkingen te rapporteren en er bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies rekening mee te houden. Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

### **Amendement 40**

#### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 8 bis (nieuw)**

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

##### *Amendement*

**8 bis. Vanaf 1 januari 2025 rapporteren fabrikanten aan de Commissie de CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van alle nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zij na 1 januari 2025 in de handel brengen, op basis van een op EU-niveau geharmoniseerde methode. De Commissie stelt daartoe vóór 31 december 2022 overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening door gedetailleerde regels op te stellen inzake de procedures voor het rapporteren van CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van**

*voertuigen van alle op de EU-markt geregistreerde brandstoftypen en aandrijfsystemen.*

*Vóór 31 december 2026 doet de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag toekomen met een analyse van de emissies gedurende de gehele levensduur van nieuwe lichte voertuigen in de Unie, met inbegrip van een analyse van mogelijke reguleringsmaatregelen, zodat toekomstige beleidsinspanningen op het gebied van emissiebeperking in de sector beter kunnen worden gestuurd. Deze analyse wordt openbaar gemaakt.*

*Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

#### **Amendement 41**

##### **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 Unie.

*Amendement*

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie. ***Deze bijdragen worden aangewend ter aanvulling van Uniemaatregelen en nationale maatregelen, in nauwe samenwerking met de sociale partners, teneinde het verwerven van vaardigheden en het herverdelen van werknemers in de automobielsector in alle getroffen lidstaten te bevorderen, in het bijzonder in de gebieden en de gemeenschappen die het zwaarst getroffen worden door de overgang, en zo bij te dragen aan een rechtvaardige overgang naar een koolstofvrije economie.***

*Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*



## Amendement 42

### Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. De aanvraag wordt uiterlijk op 31 oktober van het eerste jaar waarin de afwijking geldt, ingediend.

*Amendement*

3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type **personenauto of** licht bedrijfsvoertuig, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. De aanvraag wordt uiterlijk op 31 oktober van het eerste jaar waarin de afwijking geldt, ingediend.

*Motivering*

*Correctie van een omissie in de tekst.*

## Amendement 43

### Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Met deze technologieën wordt alleen rekening gehouden indien de methode die voor de beoordeling ervan wordt gebruikt, verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten kan opleveren.

*Amendement*

Met deze technologieën wordt alleen rekening gehouden indien de methode die voor de beoordeling ervan wordt gebruikt, verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten kan opleveren, **en alleen totdat de met de WLTP gemeten waarde niet wordt aangevuld of vervangen door andere gegevens die representatiever zijn voor werkelijke emissies.**

*Motivering*

*Onvermijdelijk met het oog op de logica binnen de tekst.*

**Amendement 44**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 11 – lid 1 – alinea 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Uiterlijk twaalf maanden na de goedkeuring van een innoverende technologie of een innoverend technologiepakket verstrekt de toeleverancier of de fabrikant van deze goedgekeurde technologie of dit goedgekeurde pakket bewijsmateriaal dat is gebaseerd op de resultaten van emissietests van serievoertuigen onder reële rijomstandigheden om de bijdrage van deze technologie of dit pakket te valideren.***

**Amendement 45**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 11 – lid 1 – alinea 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De Commissie kan het maximum met ingang van 2025 ***aanpassen***. Die aanpassingen vinden door middel van uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 16 plaats.

De Commissie kan het maximum met ingang van 2025 ***naar beneden bijstellen***. Die aanpassingen vinden door middel van uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 16 plaats.

**Amendement 46**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 11 – lid 2 – letter d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als

d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als

gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie. Met ingang van 1 januari 2025 is dit criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van *aircosystemen*.

#### **Amendement 47**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden. ***Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.***

#### **Amendement 48**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie. Met ingang van 1 januari 2025 is dit criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van *airco- en verwarmingssystemen*.

*Amendement*

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden.

*Amendement*

***1 bis. Om de in lid 1 bedoelde representativiteit te waarborgen, wordt de naleving van deze verordening vanaf 1 januari 2023 gemeten door middel van een test die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet. Ter aanvulling van deze verordening stelt de Commissie overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast door uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening met gebruikmaking van PEMS de test te ontwikkelen die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet.***

## **Amendement 49**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 ter. In de periode dat de test die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet nog niet in werking is getreden, wordt naleving van deze verordening gemeten op grond van gegevens van brandstofverbruiksmeters, waarbij een grenswaarde wordt gehanteerd die in 2021 voor elke fabrikant wordt vastgesteld als een niet te overschrijden procentueel verschil tussen deze gegevens en de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant die gemeten worden ten behoeve van typegoedkeuringsprocedures, met ingang van 2021 overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007.***

## **Amendement 50**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 quater. Wanneer de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant de in lid 1 ter vastgestelde grenswaarde overschrijden, wordt de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor deze fabrikant, welke gehanteerd wordt met het oog op naleving van deze verordening, aangepast al naar gelang de vastgestelde overschrijding.***

## **Amendement 51**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis.** *De Commissie waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe de in lid 1 bedoelde werkelijke representativiteit zich in de loop der tijd ontwikkelt.*

## **Amendement 52**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 ter.** *Wanneer er geen passende nauwkeurigheidsnormen voor meetapparatuur voor brandstofverbruik aan boord beschikbaar zijn, geeft de Commissie opdracht voor werkzaamheden om overeenstemming te bereiken over de technische normen en deze ten laatste op 1 januari 2020 in Uniewetgeving om te zetten.*

### *Motivering*

*Momenteel zijn er geen passende nauwkeurigheidsnormen voor meetapparatuur voor brandstofverbruik van voertuigen op elektrische batterijen, op brandstofcellen en op lpg.*

## **Amendement 53**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3.** De Commissie *kan de in dit artikel bedoelde maatregelen* door middel van uitvoeringshandelingen *volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vaststellen.*

**3.** De Commissie *stelt gedetailleerde regels vast inzake de procedures voor de rapportering van gegevens afkomstig van brandstofverbruiksmeters* door middel van uitvoeringshandelingen. *Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.*

## Amendement 54

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen.

*Amendement*

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen, **en daarin wordt onder meer het gebruik van PEMS en teledetectie geregeld.**

## Amendement 55

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 3 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3 bis. Uiterlijk 31 december 2019 herziert de Commissie Richtlijn 1999/94/EG en dient zij zo nodig een relevant wetgevingsvoorstel in om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik, CO<sub>2</sub>-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht.**

**In samenhang met de in de eerste alinea bedoelde herziening beoordeelt de Commissie welke mogelijkheden er bestaan voor het invoeren van etikettering van het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en dient zij zo nodig een wetgevingsvoorstel dienaangaande in.**

*Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

**Amendement 56**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 14 – lid 3 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***De Commissie dient zo nodig een wetgevingsvoorstel in bij het Europees Parlement en de Raad met het oog op vaststelling van nieuwe bijkomende doelstellingen op het gebied van emissievermindering voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die geldig zijn vanaf 1 januari 2031, zodat ten minste het traject voor emissievermindering dat in de periode tot 2030 is gerealiseerd, gehandhaafd blijft.***

*Motivering*

*Houdt onlosmakelijk verband met andere amendementen.*

**Amendement 57**

**Voorstel voor een verordening  
Artikel 16 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. De in artikel 7, lid 7, tweede alinea, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening] voor onbepaalde tijd aan de Commissie toegekend .

1. De in **artikel 4, lid 3 quater**, artikel 7, lid 7, tweede alinea, **artikel 7, lid 8 bis**, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, **artikel 12, lid 1 bis**, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening] voor onbepaalde tijd aan de Commissie toegekend.

## Amendement 58

### Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 7, lid 7, tweede alinea, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, 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 handelingen onverlet.

## Amendement 59

### Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Een overeenkomstig artikel 7, lid 7, tweede alinea, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, 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 heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

*Amendement*

2. Het Europees Parlement of de Raad kan de in **artikel 4, lid 3 quater**, artikel 7, lid 7, tweede alinea, **artikel 7, lid 8 bis**, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, **artikel 12, lid 1 bis**, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, 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 handelingen onverlet.

*Amendement*

4. Een overeenkomstig **artikel 4, lid 3 quater**, artikel 7, lid 7, tweede alinea, **artikel 7, lid 8 bis**, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, **artikel 12, lid 1 bis**, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3, tweede alinea, 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 heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het



## Amendement 60

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 17 – alinea 1

Verordening (EG) nr. 715/2007

Artikel 11 bis – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie stelt overeenkomstig **artikel 15 uitvoeringshandelingen** vast om de procedures vast te stellen voor de controle van de conformiteit van in gebruik zijnde lichte voertuigen wat betreft de gecertificeerde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden.

*Amendement*

2. De Commissie stelt overeenkomstig **artikel 14 bis gedelegeerde handelingen** vast om de procedures vast te stellen voor de controle van de conformiteit van in gebruik zijnde lichte voertuigen wat betreft de gecertificeerde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden.

*Motivering*

*Verordening (EG) nr. 715/2007 is nog niet aangepast aan het Verdrag van Lissabon. Toch heeft het EP in het kader van het verslag-Dess en de EMIS-aanbevelingen duidelijk zijn standpunt geformuleerd dat gedelegeerde handelingen de enige passende procedure ter bepaling van testprocedures vormen.*

## Amendement 61

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 17 – alinea 1 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 715/2007

Artikel 14 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Het volgende artikel wordt ingevoegd:***

***"Artikel 14 bis***

***Uitoefening van de delegatie***

***1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.***

***2. De in artikel 11 bis, lid 2, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde***

*handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van ... [datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van deze periode van vijf jaar een verslag op met betrekking tot deze bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend verlengd voor perioden van identieke duur, tenzij het Europees Parlement en de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het einde van een periode tegen een dergelijke verlenging verzetten.*

*3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11 bis, lid 2, 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 handelingen onverlet.*

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

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

*6. Een overeenkomstig artikel 11 bis, lid 2, 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 met twee maanden verlengd.*

---

*\* PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1."*

#### *Motivering*

*Verordening (EG) nr. 715/2007 is nog niet aangepast aan het Verdrag van Lissabon. Toch heeft het EP in het kader van het verslag-Dess en de EMIS-aanbevelingen duidelijk zijn standpunt geformuleerd dat gedelegeerde handelingen de enige passende procedure ter bepaling van testprocedures vormen.*

#### **Amendement 62**

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

##### **Bijlage I – Deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Voor de berekening van deze formule wordt de specifieke, in punt 4 gedefinieerde emissiedoelstelling voor 2021 gecorrigeerd, teneinde rekening te houden met het verschil tussen de gemeten WLTP-CO<sub>2</sub>-emissies en de opgegeven WLTP-CO<sub>2</sub>-emissies.*

*Voor nieuwe marktdeelnemers is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening en een formule te ontwikkelen aan de hand waarvan de relevante specifieke emissiedoelstelling voor 2021 voor elke fabrikant kan worden berekend.*

#### **Amendement 63**

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

##### **Bijlage I – Deel A – punt 6.3 – alinea 3 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**ZLEV factor** =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05 *of kleiner is dan 1,0*; in dat geval wordt de **ZLEV factor** afhankelijk van het geval op 1,05 *of 1,0* vastgesteld;

*Amendement*

**ZLEV-factor** =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05; in dat geval wordt de **ZLEV-factor** op 1,05 vastgesteld; *wanneer deze som tussen 1,0 en 0,98 ligt, wordt de ZLEV-factor op 1,0 vastgesteld; wanneer deze som kleiner is dan 0,95, wordt de ZLEV-factor op 0,95 vastgesteld;*

*Vanaf 2030 geldt: ZLEV-factor =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan 0,95; in dat geval wordt de ZLEV-factor afhankelijk van het geval op 1,05 of 0,95 vastgesteld.*

**Amendement 64**

**Voorstel voor een verordening**

**Bijlage I – Deel A – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 **15 %** en vanaf 2030 **30 %**.

*Amendement*

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 **20 %** en vanaf 2030 **40 %**.

**Amendement 65**

**Voorstel voor een verordening**

**Bijlage I – Deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.1 – alinea 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Voor de berekening van deze formule wordt de specifieke, in punt 4 gedefinieerde emissiedoelstelling voor 2021 gecorrigeerd, teneinde rekening te houden met het verschil tussen de gemeten WLTP-CO<sub>2</sub>-emissies en de opgegeven WLTP-CO<sub>2</sub>-emissies.*

*Voor nieuwe marktdeelnemers is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening en een formule te ontwikkelen aan de hand waarvan de relevante specifieke emissiedoelstelling*

*voor 2021 voor elke fabrikant kan worden berekend.*

## **Amendement 66**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – Deel B – punt 6.3.1 – alinea 3 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**ZLEV factor** =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05 *of kleiner is dan 1,0*; in dat geval wordt de **ZLEV factor** afhankelijk van het geval op 1,05 *of 1,0* vastgesteld;

*Amendement*

**ZLEV-factor** =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05; in dat geval wordt de **ZLEV-factor** op 1,05 vastgesteld; *wanneer deze som tussen 1,0 en 0,98 ligt, wordt de ZLEV-factor op 1,0 vastgesteld; wanneer deze som kleiner is dan 0,95, wordt de ZLEV-factor op 0,95 vastgesteld;*

## **Amendement 67**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – Deel B – punt 6.3.1 – alinea 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

$x = 15 \%$

*Amendement*

$x = 20 \%$

## **Amendement 68**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – Deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Voor de berekening van deze formule wordt de specifieke, in punt 4 gedefinieerde emissiedoelstelling voor 2021 gecorrigeerd, teneinde rekening te houden met het verschil tussen de gemeten WLTP-CO<sub>2</sub>-emissies en de opgegeven WLTP-CO<sub>2</sub>-emissies.*

*Voor nieuwe marktdeelnemers is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast*

*te stellen tot wijziging van deze verordening en een formule te ontwikkelen aan de hand waarvan de relevante specifieke emissiedoelstelling voor 2021 voor elke fabrikant kan worden berekend.*

## **Amendement 69**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – Deel B – punt 6.3.2 – alinea 3 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**ZLEV factor** =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **1,0**; in dat geval wordt de **ZLEV factor** afhankelijk van het geval op 1,05 of **1,0** vastgesteld;

*Amendement*

**ZLEV-factor** =  $(1+y-x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan **0,95**; in dat geval wordt de **ZLEV-factor** afhankelijk van het geval op 1,05 of **0,95** vastgesteld;

## **Amendement 70**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – Deel B – punt 6.3.2 – alinea 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

x = **30 %**

*Amendement*

x = **40 %**

## TOELICHTING

Betere emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen kunnen in potentie CO<sub>2</sub>-emissies beperken en tegelijkertijd bijdragen aan het terugdringen van broeikasgasemissies en het beperken van de klimaatverandering. Tegelijkertijd kunnen de juiste normen consumenten aanzienlijke brandstofbesparingen opleveren en een betere luchtkwaliteit voor onze burgers tot stand brengen.

De rapporteur is van mening dat het stellen van de juiste CO<sub>2</sub>-doelen voor voertuigen cruciaal is voor de decarbonisatie van de economie, zoals bepaald in de Overeenkomst van Parijs. Dit is nodig wanneer de Unie een eerlijk aandeel wil leveren aan de wereldwijde klimaatinspanningen, maar ook om het concurrentievermogen van de Europese automobielsector veilig te stellen.

In het geglobaliseerde landschap van de automobielsector voltrekken zich momenteel snelle veranderingen. De Europese industrie kan zich aanpassen aan de veranderende vraag door zich sterker te richten op innovatie en nieuwe technologieën. Voorts zullen onomkeerbare ontwikkelingen in de batterij- en brandstofceltechnologie de komende jaren naar verwachting leiden tot een snellere toename van het mondiale marktaandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen.

De rapporteur onderkent dat de reeds geldende ambitieuze normen voor beperking van CO<sub>2</sub>-emissies tot nu toe de aanzet hebben gegeven tot verdere innovatie. Voorts is de automobielsector een economische sector die al betaalbare emissiebeperkings technologieën kent, en deze technologieën kunnen een meer rendabele en uitgebreide transformatie mogelijk maken. Gezien het bovenstaande moeten de in deze verordening gestelde CO<sub>2</sub>-doelstellingen en benchmarks voor emissiearme en emissievrije voertuigen ambitieus genoeg zijn om te stroken met de klimaatdoelstellingen van de Unie, en tevens moeten zij een effectieve technologische overgang naar een koolstofarme economie ondersteunen.

Het stellen van de juiste CO<sub>2</sub>-doelstellingen en de vereiste bedrijfsmechanismen ter ondersteuning van emissiearme en emissievrije voertuigen is belangrijk voor de totstandbrenging van technologie-neutraliteit, voorkoming van marktverstoringen en stimulering van technologieproductie en -ontwikkeling binnen de EU. Om te kunnen garanderen dat we ons houden aan onze klimaattoezeggingen en daarbij het concurrentievermogen van de automobielsector waarborgen, moeten de CO<sub>2</sub>-beperkingen vanaf 2025 vast verankerd zijn. Wanneer de doelstellingen voor beperking pas in 2030 gehaald moeten zijn, zal er uiteindelijk alleen sprake zijn van een theoretische daling van de CO<sub>2</sub>-emissies. Daarom moet de huidige verordening krachtigere en ambitieuzere doelstellingen stellen voor CO<sub>2</sub>-beperkingen en emissiearme en emissievrije voertuigen. Alleen dan kan de EU haar klimaattoezeggingen op de lange termijn waarmaken en tevens leveren dergelijke doelstellingen voordelen op voor onze burgers en consumenten.

De rapporteur is van mening dat ambitieuze doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-beperking voor lichte voertuigen en een sterke en stabiele thuismarkt voor emissiearme en emissievrije voertuigen economische groei kunnen stimuleren en daarbij het concurrentievermogen van de Europese industrie kunnen vergroten. Wanneer de afhankelijkheid van ingevoerde olie en aardolieproducten verschuift naar binnenlands opgewekte energie en elektriciteit, zal dit naar verwachting leiden tot groei van zowel het bbp als van de binnenlandse werkgelegenheid in de elektriciteitsvoorziening en de daarmee verbonden sectoren. De overgang naar

koolstofarme mobiliteit zal tevens groei teweegbrengen in de toeleveringsketen van motorvoertuigen en de werkgelegenheid in de betreffende industriële sectoren stimuleren. De aanvankelijke kosten van de aanschaf van voertuigen zullen, naar wordt aangenomen, tijdelijk hoger liggen. Toch zullen consumenten, zowel de eigenaars van nieuwe voertuigen als van tweedehandsvoertuigen, op de langere termijn profiteren van een sterke daling van de totale kosten van het autobezit, aangezien zij veel minder zullen betalen voor brandstof en het onderhoud van hun auto. Naar verwachting blijft er dan meer geld over dat consumenten kunnen besteden aan andere goederen en diensten waarmee zij een impuls geven aan reële inkomens, consumentenuitgaven en een verdere groei van het bbp.

De overgang naar alternatieve aandrijfsystemen zal gepaard gaan met structurele veranderingen in de waardeketen van de automobielsector. Daarom is het noodzakelijk dat serieus rekening wordt gehouden met de onvermijdelijke sociale gevolgen van de overgang naar een koolstofarme automobielsector. Evenzeer belangrijk is dat de Europese Unie zich proactief opstelt bij de aanpak van de gevolgen voor de arbeidsmarkt, die met name pregnant zullen zijn in de zwaarst getroffen gebieden. Huidige beleidsmaatregelen moeten daarom gepaard gaan met gerichte programma's voor terugkeer naar de arbeidsmarkt, omscholing en bijscholing van werknemers. Opleidingsprogramma's en initiatieven voor het zoeken naar werk moeten in nauwe samenspraak met alle betrokken sociale partners worden uitgevoerd. Deze inspanningen moeten medegefinancierd worden uit de premies die op grond van deze verordening betaald worden voor extra emissies.

Een succesvolle overgang naar emissiearme en emissievrije mobiliteit vereist een coherent beleidskader voor voertuigen, infrastructuur, elektriciteitsnetwerken, werkgelegenheidsprogramma's en economische stimulansen in de hele EU, op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Dit gaat hand in hand met de correcte uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Deze infrastructuur moet onverwijld tot stand komen om vertrouwen te wekken bij consumenten en potentiële kopers van emissiearme en emissievrije voertuigen. De verschillende steunregelingen op het niveau van de EU en de lidstaten moeten effectief samenwerken door aanzienlijke publieke en private investeringen te mobiliseren.

De rapporteur benadrukt dat consumenten realistische brandstofverbruikswaarden nodig hebben om met kennis van zaken aankoopbeslissingen te kunnen nemen. Deze informatie zal vervolgens bijdragen tot herstel van het consumentenvertrouwen. Beter geformuleerde en nader geharmoniseerde Unievereisten voor de etikettering van auto's zullen helpen om consumenten vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie te geven over de voordelen van emissievrije en emissiearme voertuigen. Deze etikettering moet informatie bevatten over luchtverontreinigende stoffen, CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik, alsook over de rijkosten. De juiste auto-etikettering ondersteunt tevens de ingebruikneming van de zuinigste en milieuvriendelijkste auto's in de gehele Europese Unie.

De steeds groter wordende kloof tussen officiële typegoedkeuringscijfers en werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's is alarmerend. Deze kloof bedroeg in 2015 42 % en groeit nog steeds. De rapporteur vindt het zorgwekkend dat deze kloof in grote mate afbreuk doet aan de effectiviteit van de huidige CO<sub>2</sub>-verordeningen en verlangt onmiddellijke aandacht voor de normen in de verordeningen van na 2020. De overstap van NEDC naar WLTP zal waarschijnlijk representatievere CO<sub>2</sub>-emissiecijfers in de typegoedkeuring opleveren, maar naar verwachting wordt de werkelijke emissiekloof hiermee niet volledig



gedicht. Deze groeiende kloof heeft grote gevolgen voor consumenten, luchtkwaliteit, steden en beleidsmakers, en moet serieus en effectief worden aangepakt.

Naar mening van de rapporteur is de invoering van een test die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet de betrouwbaarste manier om de werkelijke representativiteit van typegoedkeuringswaarden te waarborgen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen deze test te ontwikkelen. In de periode voordat deze test in werking treedt en van toepassing wordt, moet naleving worden gewaarborgd door gebruik te maken van gegevens uit de brandstofverbruiksmeters die door fabrikanten worden gerapporteerd, en door een nog vast te stellen NTE-grenswaarde te hanteren.

Op de langere termijn wil de rapporteur garanderen dat er een duidelijk begrip bestaat van de emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van diverse brandstoftypen. Met deze informatie kan toekomstig beleid in deze sector beter vorm krijgen, zodat een serieuze beperking van emissies in de gehele waardeketen kan worden gegarandeerd.

## BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN

D(2018)16997

Adina-Ioana VĂLEAN  
Voorzitter, Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid  
ASP 13E102  
Brussel

**Betreft:** Voorstel voor een verordening 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)  
COM(2017)0676 - C8-0395/2017 - 2017/0293 (COD)

Geachte voorzitter,

De Commissie juridische zaken heeft bovengenoemd voorstel bestudeerd, overeenkomstig artikel 104 inzakeerschikking, zoals opgenomen in het Reglement van het Europees Parlement.

Lid 3 van dat artikel luidt als volgt:

*"Als de voor juridische zaken bevoegde commissie van oordeel is dat het ontwerp geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig zijn aangegeven, stelt zij de bevoegde commissie hiervan in kennis.*

*In dat geval en onverminderd de in de artikelen 169 en 170 vastgelegde voorwaarden zijn amendementen in de ter zake bevoegde commissie alleen ontvankelijk als zij betrekking hebben op onderdelen van het ontwerp die wijzigingen bevatten.*

*Amendementen op ongewijzigd gebleven onderdelen van het ontwerp kunnen evenwel in uitzonderlijke en individuele gevallen door de voorzitter van de ter zake bevoegde commissie worden aanvaard indien hij van oordeel is dat dit noodzakelijk is om dwingende redenen die verband houden met de interne logica van de tekst of omdat de amendementen onlosmakelijk verbonden zijn met andere ontvankelijke amendementen. Deze redenen dienen in een schriftelijke motivering bij de amendementen te worden vermeld."*

Op grond van het advies van de Adviesgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie, die het voorstel toterschikking heeft onderzocht en overeenkomstig de aanbevelingen van de rapporteur voor advies, is de Commissie juridische zaken van oordeel dat het voorstel geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden aangegeven

en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die inhoudelijke wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een loutere codificatie van de bestaande teksten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen.

Daarom heeft de Commissie juridische zaken tijdens haar vergadering van 24 april 2018 met 21 stemmen voor en 0 stemmen tegen, bij 2 onthoudingen<sup>1</sup>, besloten de ten principale bevoegde Commissie milieu, volksgezondheid en voedselveiligheid aan te bevelen dit voorstel overeenkomstig artikel 104 te behandelen.

Hoogachtend,

Pavel Svoboda

---

<sup>1</sup> De volgende leden waren aanwezig: Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Angel Dzhambazki, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Jytte Guteland, Heidi Hautala, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, Emil Radev, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, József Szájer, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual.

**BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN  
VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE**



ADVIESGROEP  
VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN

Brussel, 14 maart 2018

**ADVIES**

**AAN HET EUROPEES PARLEMENT,  
DE RAAD  
DE COMMISSIE**

**Voorstel voor een verordening 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007**

**(herschikking)**

**COM(2017)0676 van 15.12.2016 – 2017/0293(COD)**

Gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten, en met name punt 9 daarvan, is de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie op 23 en 30 januari 2018 bijeengekomen om bovengenoemd voorstel van de Commissie te onderzoeken.

Na bestudering van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot herschikking van 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken, en 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken, heeft de adviesgroep tijdens deze bijeenkomsten<sup>1</sup> in onderlinge overeenstemming het volgende vastgesteld:

1. De volgende tekstdelen hadden gemarkeerd moeten worden met de grijze achtergrond die gewoonlijk wordt gebruikt om materiële wijzigingen aan te geven:

- in overweging 22, de schrapping van de woorden "*houdt rekening met*";
- in overweging 29, de toevoeging van de woorden "*en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen*" en "*en lichte bedrijfsvoertuigen*" en de vervanging van het woord "*auto's*" door "*voertuigen*" en van de woorden "*personenauto's*" door "*lichte voertuigen*";
- in overweging 38, de schrapping van de derde en vierde zin van overweging 27 van

---

<sup>1</sup> De adviesgroep heeft haar beoordeling uitgevoerd op basis van de Engelse versie van het voorstel, aangezien de tekst in kwestie oorspronkelijk in deze taal gesteld was.

Verordening (EU) nr. 510/2011;

– de schrapping van overweging 30 van Verordening (EG) nr. 443/2009;

– in artikel 1, lid 1, de schrapping van artikel 1, eerste alinea, tweede zin, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en van artikel 1, lid 1, tweede zin, van Verordening (EU) nr. 510/2011;

– in artikel 4, lid 2, de schrapping van de inleidende formule van artikel 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 510/2011;

– in de inleidende formule van artikel 9, lid 1, de toevoeging van de woorden "*door middel van uitvoeringshandelingen*" en de schrapping van de woorden "*voor elke fabrikant*";

– in artikel 14, lid 2, de schrapping van artikel 13, lid 3, laatste zin, van Verordening (EG) nr. 443/2009;

– in bijlage I, deel A, punt 2, de vervanging van de woorden "*een kalenderjaar*" door "*2020*";

– in bijlage I, deel A, punt 4, de toevoeging van de woorden "*in rijklare toestand*";

– in bijlage I, deel B, punt 1, de schrapping van de woorden "*gemeten in gram per kilometer*";

– in bijlage II, de schrapping van deel A, punt 2, derde zin, en punt 3, onder e), en van de gehele tekst van bijlage II, deel B, van Verordening (EG) nr. 443/2009;

– in bijlage III, titel A, punt 2, de schrapping van de derde zin, die afkomstig is uit Verordening (EU) nr. 510/2011.

2. In overweging 19 hadden de tweede en derde zin uit overweging 12 van Verordening (EG) nr. 443/2009 moeten staan ("*Massa is een geschikte parameter om dit nut te beschrijven die voorziet in een verband met de aanwezige emissies. Dit resulteert derhalve in meer realistische en concurrentieneutrale doelstellingen*"), en de voorgestelde schrapping van deze zinnen had gemarkeerd moeten worden met de grijze achtergrond.

3. In overweging 28 had de toevoeging van het woord "*waarborgt*" vermeld moeten worden als formele aanpassing ten opzichte van de huidige formulering van overweging 9 van Verordening (EU) nr. 333/2014.

4. In artikel 3, lid 1, onder h), hadden de schrapping van de term CO<sub>2</sub> voor de woorden "*emissies van een personenauto*", de vervanging van de term "*massa-emissies*" door "*massa-emissie*", de toevoeging van de woorden "*van het voertuig*" na "*certificaat van overeenstemming*" en de schrapping van de woorden "*voor personenauto's*" na de woorden "*vermeld als*" vermeld moeten worden als formele aanpassingen ten opzichte van de huidige formulering van artikel 3, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 443/2009.

5. In bijlage I, deel A, punt 1, had de schrapping van de aanduiding "*c*" voor de woorden "*vanaf 2020*" vermeld moeten worden als formele aanpassing ten opzichte van de huidige formulering van bijlage I, punt 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 443/2009. Het referentiekader waarin staat dat de desbetreffende tekst afkomstig is van Verordening (EU) nr. 333/2014, had moeten voorafgaan aan de geschrapte woorden "*c) Vanaf 2020*".

6. In bijlage I, deel A, punt 3, en deel B, punt 3, moeten de slotwoorden "*van deze bijlage*" worden verwijderd.

7. In bijlage I, deel B, punt 1, had de schrapping van de aanduiding "*c*" voor de woorden "*vanaf 2020*" vermeld moeten worden als formele aanpassing ten opzichte van de huidige formulering van bijlage I, punt 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 510/2011.

8. In Bijlage I, deel B, punt 5, moet de verwijzing naar artikel 11 worden gewijzigd in een verwijzing naar artikel 10.

De adviesgroep heeft na deze bestudering van het voorstel eensgezind geconstateerd dat het voorstel geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld. Voorts heeft de adviesgroep met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere rechtshandeling met die inhoudelijke wijzigingen

geconstateerd dat het voorstel louter een codificatie van de bestaande tekst behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen.

F. DREXLER  
Juridisch adviseur

H. LEGAL  
Juridisch adviseur

L. ROMERO REQUENA  
Directeur-generaal

## 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 personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Rapporteur voor advies: Karima Delli

### AMENDEMENTEN

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

#### Amendement 1

##### Voorstel voor een verordening Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>16</sup> wordt een duidelijk doel gesteld: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar volledig emissievrij vervoer. De uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030

*Amendement*

(3) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit<sup>16</sup> wordt een duidelijk doel gesteld: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar volledig emissievrij vervoer. De uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030

een belangrijk marktaandeel veroveren.

een belangrijk marktaandeel veroveren, *mede rekening houdend met het beleid ter ondersteuning van de automobiellindustrie. De decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en tegen 2050 moet er een duidelijke trend zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen om de verbintenissen na te leven die de Unie is aangegaan tijdens de 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond. Er moet een realistisch ambitieniveau worden aangehouden teneinde de auto-industrie in de gelegenheid te stellen zich aan te passen en de kosten voor autofabrikanten niet te laten oplopen, aangezien dit de vervaardiging en aanschaf van nieuwe personenauto's in de Unie zou ontmoedigen en onder meer gevolgen zou hebben voor de werkgelegenheid. Als de voorgestelde doelstellingen te hoog gegrepen zijn en de vervoersemissies niet voldoende afnemen, ontstaat het risico dat de krachtens de Overeenkomst van Parijs overeengekomen broeikasgasemissiereductiedoelstellingen niet worden verwezenlijkt.*

---

<sup>16</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016) 501 final).

---

<sup>16</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016) 501 final).

## **Amendement 2**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) In de mededelingen van de

*Amendement*

(4) In de mededelingen van de



Commissie "Europa in beweging"<sup>17</sup> en "Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt"<sup>18</sup> wordt benadrukt dat de emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een sterke motor voor innovatie en efficiëntie zijn, tot de versterking van het concurrentievermogen van de automobieliindustrie zullen bijdragen en op technologie-neutrale wijze het pad voor emissiearme en emissievrije voertuigen zullen effenen.

---

<sup>17</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — EUROPA IN BEWEGING — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

<sup>18</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's [...]

Commissie "Europa in beweging"<sup>17</sup> en "Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt"<sup>18</sup> wordt benadrukt dat de emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een sterke motor voor innovatie en efficiëntie zijn, tot de versterking van het concurrentievermogen van de automobieliindustrie zullen bijdragen en op technologie-neutrale wijze het pad voor emissiearme en emissievrije voertuigen zullen effenen. ***Het marktaandeel van schone voertuigen blijft echter klein en het overgrote deel van de Europese voertuigen rijdt nog steeds op benzine of diesel. Teneinde EU-consumenten van duurzame en betaalbare opties te voorzien, is het dan ook zaak een overkoepelende aanpak toe te passen, die onder meer steun omvat om het gebruik van schone voertuigen te bevorderen in zowel de particuliere als de publieke sector, alsook het versnellen van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.***

---

<sup>17</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – EUROPA IN BEWEGING – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

<sup>18</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's [...]

### **Amendement 3**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 bis) De structurele overgang naar alternatieve aandrijflijnen zal gepaard gaan met structurele veranderingen in de waardeketens van de automobielsector. Dit roept vragen op, onder meer over waar de onderdelen geproduceerd worden of vanwaar zij afkomstig zijn, en hoe de leveranciers in de Unie concurrerend kunnen blijven. In dit verband zijn de initiatieven van de Commissie welkom, zoals de Europese alliantie voor batterijen, maar zij vereisen dat de Commissie voortdurend toezicht houdt op de ontwikkelingen.*

### **Amendement 4**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(7 bis) Gezien de onzekerheid die onlosmakelijk verbonden is met de toekomstige technologische en sociologische evoluties van de sector mag niet vroegtijdig resoluut voorrang worden verleend aan een of meerdere technische opties die in de toekomst over het algemeen misschien minder relevant zullen blijken, maar moeten integendeel de mogelijkheden en mogelijke synergieën worden onderzocht van de verschillende technologieën die momenteel beschikbaar zijn. In dit verband moet worden gewezen op het fundamentele beginsel van technologie-neutraliteit waaraan de Unie hecht en dat zij moet eerbiedigen.*

## Amendement 5

### Voorstel voor een verordening Overweging 10

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(10) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [.../...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, voor de fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en innovatie en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezekerheid.

*Amendement*

(10) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [.../...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, voor de fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en innovatie en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezekerheid. ***Het gebruik van hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen (met de nadruk op synthetische brandstoffen overeenkomstig de definitie(s) in artikel 2 van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II) met geavanceerde hernieuwbare brandstoffen (bijlage IX bij RED II) in overeenstemming met de duurzaamheidscriteria) kan in het nieuwe en bestaande wagenpark de CO<sub>2</sub>-emissies van bron tot wiel aanzienlijk terugdringen. Om technologische ontwikkelingen te bevorderen en het marktaandeel van deze brandstoffen te vergroten, moet in het geval van een vrijwillige verbintenis van een fabrikant het gebruik van hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen worden***

*meegerekend in de specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant.*

## **Amendement 6**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(10 bis) De herziening van Verordening (EG) nr. 715/2007 is erop gericht het gebruik van energie uit koolstofhoudende energiebronnen voor de aandrijving van lichte particuliere voertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen aanzienlijk te verminderen. Deze herziening heeft dus een drieledig doel: milieubescherming, met name door de klimaatverandering te bestrijden en de emissies die schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens zoveel mogelijk te verminderen, duurzaamheid, met name door minder fossiele brandstoffen te gebruiken, en economische vooruitgang, met name door het concurrentievermogen van de automobielindustrie van de Unie te verbeteren zonder de industrie onherstelbaar te beschadigen.*

## **Amendement 7**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(11 bis) Hoewel de invoering van de nieuwe wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) het verschil tussen de gerapporteerde CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en de werkelijke emissies van voertuigen naar verwachting zal verkleinen in vergelijking met de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC), zal er toch een verschil blijven bestaan. Het is derhalve van*

*essentieel belang inspanningen te blijven leveren om tests te ontwikkelen en op te stellen die zowel in het laboratorium als elders uitgevoerd moeten worden en die de werkelijkheid zo volledig mogelijk weerspiegelen door het werkelijke brandstofverbruik en de emissies in reële rijomstandigheden te meten. Hiertoe moet de Commissie die tests in het regelgevingskader opnemen van zodra zij zijn ontwikkeld.*

## **Amendement 8**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 12**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) *Het is belangrijk dat de vaststelling van eisen voor vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.*

*Amendement*

(12) *Vast staat dat de kloof tussen de opgegeven CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en die onder reële rijomstandigheden aanzienlijk is vergroot sinds de inwerkingtreding van de eerste Uniewetgeving inzake CO<sub>2</sub>-normen voor lichte voertuigen; hoewel de WLTP beter in overeenstemming moet zijn met de kenmerkende omstandigheden van het reële rijden dan de NEDC, blijft het slechts gaan om een testprocedure in het laboratorium; dit betekent dat de kloof over enkele jaren nog kan groeien, maar ook dat het verboden gebruik van manipulatie-instrumenten mogelijk blijft en onopgemerkt kan blijven.*

## **Amendement 9**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(12 bis) *Het is van essentieel belang dat in het kader van deze herziening tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 tot vaststelling van voorschriften om de CO<sub>2</sub>-emissies te*

*beperken naar continuïteit wordt gestreefd en een zekere mate van stabiliteit en voorspelbaarheid wordt geboden aan de verschillende actoren uit de sector in de Unie, en met name aan de autofabrikanten, voor het volledige gamma nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen dat zij op het grondgebied van de Unie op de markt brengen. Er moet dan ook naar gestreefd worden de inspanningen voort te zetten om elementen van de oorspronkelijke verordening te verbeteren en deze af te stemmen op de milieubehoeften en het nieuwe technologische potentieel van de sector, evenwel zodanig dat geen gebrek aan evenwicht ontstaat in belangrijke sectoren van de Unie, maar integendeel het concurrentievermogen van de Unie en innovatie worden gestimuleerd.*

## **Amendement 10**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*(13) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobielindustrie 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*

*(13) Het is derhalve essentieel de inspanningen voort te zetten om nog betrouwbaardere en realistischere CO<sub>2</sub>-emissietests uit te werken, in het bijzonder met het oog op een testmethode voor de meting van emissies onder reële rijomstandigheden; hiertoe moet het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek verschillende testmethoden bestuderen en vergelijken, waarbij ook mogelijke afwijkingen als gevolg van fysische omstandigheden en rijgedrag worden onderzocht. Het is ook belangrijk de testprocedure geregeld te herzien.*

## Amendement 11

### Voorstel voor een verordening Overweging 13 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(13 bis) Het wegvervoer moet volledig koolstofvrij worden gemaakt om de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen voor 2050 van de Unie mogelijk te maken. Daarom moeten nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen die CO<sub>2</sub> uitstoten ten laatste tegen 2040 geleidelijk worden afgeschaft. De Commissie moet nagaan hoe rekening gehouden kan worden met de voertuigen in het verkeer, door middel van instrumenten voor markttoezicht maar ook door stimulansen voor retrofitting van voertuigen, wanneer die efficiënt en kostenconcurrerend is. Bijkomende verkennende studies zouden dan ook nuttig zijn voor de vaststelling van een EU-kader voor retrofittechnologieën. Hernieuwbare energie moet ook een sleutelrol spelen bij het beperken van de broeikasgasemissies van het vervoer in de Unie; het is dan ook van cruciaal belang rekening te houden met alle vormen van hernieuwbare energie en minder koolstofintensieve brandstoffen, alsook stimulansen te creëren om daadwerkelijk bij te dragen aan de decarbonisatie van de vervoerssector van de Unie en retrofitting van voertuigen in het verkeer. In deze verordening wordt geen rekening gehouden met het aandeel aan hernieuwbare energie van de voor het wegvervoer gebruikte vloeibare en/of gasvormige brandstoffen, aangezien er bij de meting geen onderscheid wordt gemaakt tussen CO<sub>2</sub> afkomstig uit niet-hernieuwbare-energiedragers en uit hernieuwbare-energiedragers. Er moet derhalve een methode worden ontwikkeld die het mogelijk maakt rekening te houden met het aandeel aan hernieuwbare energie van de vloeibare*

*en/of gasvormige brandstoffen voor het wegvervoer bij de bepaling van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.*

## Amendement 12

### Voorstel voor een verordening Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een specifieke stimulans op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

*Amendement*

(14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. ***Als de vervoerssector van de Unie de in deze sector vereiste energietransitie te laat op gang brengt, zal hij zijn leiderschapspositie verliezen.*** Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een specifieke stimulans op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.

## Amendement 13

### Voorstel voor een verordening Overweging 14 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(14 bis) Om de langetermijndoelstelling van een volledig koolstofvrije mobiliteit in de Unie te bereiken, zijn technologische innovatie en technische vooruitgang onontbeerlijk. In***



*die zin en om een antwoord te bieden op de toegenomen internationale concurrentie is het voor de Unie en de lidstaten van essentieel belang inspanningen te blijven leveren om initiatieven te onderzoeken en te ontwikkelen die mogelijke synergieën binnen de sector bevorderen, naar het voorbeeld van de recente Europese alliantie voor batterijen, en om publieke en private investeringen in onderzoek en innovatie in de automobielsector van de Unie te steunen, teneinde het technologische leiderschap van de Unie in die sector te behouden en de duurzaamheid van zijn industriële basis op de lange termijn te waarborgen en de sector efficiënt en concurrerend te houden op de mondiale markt.*

#### **Amendement 14**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 14 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(14 ter) Het is van cruciaal belang de sociale en milieueffecten van de transitie in aanmerking te nemen en proactief het onvermijdelijke verlies van arbeidsplaatsen als gevolg van de ingrijpende industriële transitie aan te pakken; in dit verband zouden de terugkeer naar de arbeidsmarkt, de omscholing en de bijscholing van werknemers, opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk in overleg met de sociale partners een belangrijke prioriteit moeten zijn voordat maatschappelijke schade plaatsvindt.*

#### **Amendement 15**

##### **Voorstel voor een verordening Overweging 15**

(15) Er moet een specifiek stimuleringsmechanisme worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit kredietmechanisme moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd.

(15) Er moet een specifiek stimuleringsmechanisme worden ingevoerd om een soepele **en tijdige** overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit kredietmechanisme moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd. ***Dit mechanisme moet neutraal zijn ten aanzien van alle technologieën en innoverende brandstoffen.***

## **Amendement 16**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 17 bis (nieuw)**

***(17 bis) De snelle en doeltreffende uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen is van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen, in het bijzonder om vertrouwen te wekken bij consumenten; het is van cruciaal belang te blijven investeren in de uitrol daarvan en deze investeringen nog te verhogen, door middel van verscheidene steuninstrumenten, zowel op het niveau van de Unie als op dat van de lidstaten, om bij te dragen aan de totstandbrenging van een omvattend faciliterend kader, met onder meer betrouwbare regelingen voor de etikettering van auto's, krachtige handhaving van de normen inzake luchtkwaliteit en beperking van de klimaatverandering, en solide steunregelingen voor werknemers in de automobieliindustrie. De kwestie van de tankinfrastructuur is onlosmakelijk verbonden met de actieradius van de voertuigen – hoe groter de actieradius, des te minder vaak getankt moet worden – en de Commissie moet dan ook rekening***

*houden met de technologische ontwikkelingen, met name op het gebied van de autonomie van batterijen, die van invloed zijn op de uitrol van de infrastructuur.*

## Amendement 17

### Voorstel voor een verordening Overweging 17 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(17 ter) Beter geformuleerde vereisten voor de etikettering van auto's, waardoor consumenten vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie krijgen over de voordelen van emissiearme auto's, waaronder informatie over luchtverontreinigende stoffen en rijkosten, naast CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik, kunnen het gebruik van de zuinigste en milieuvriendelijkste auto's in de gehele Unie ondersteunen. Daarom moet de Commissie Richtlijn 1999/94/EG uiterlijk 31 december 2019 herzien en een wetgevingsvoorstel ter zake indienen.*

## Amendement 18

### Voorstel voor een verordening Overweging 19

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(19) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, **moeten** CO<sub>2</sub>-doelstellingen **worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de voertuigen op lineaire basis**. Handhaving van massa als de nutsparameter wordt als verenigbaar met de bestaande regeling beschouwd. Om de

(19) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, **kunnen** CO<sub>2</sub>-doelstellingen **voor iedere autofabrikant specifiek zijn**. Handhaving van massa als de nutsparameter wordt als verenigbaar met de bestaande regeling beschouwd. Om de massa van voertuigen voor het wegverkeer beter weer te geven,

massa van voertuigen voor het wegverkeer beter weer te geven, moet de parameter met ingang van **2025** worden veranderd van massa in rijklare toestand naar de testmassa van het voertuig zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2017/1151 van 1 juni 2017.

moet de parameter met ingang van **2030** worden veranderd van massa in rijklare toestand naar de testmassa van het voertuig zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2017/1151 van 1 juni 2017.

## **Amendement 19**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 20**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen worden gewijzigd als gevolg van veranderingen in de gemiddelde massa van het wagenpark. Veranderingen in de gemiddelde massa moeten derhalve onverwijld worden weerspiegeld in de berekeningen van de specifieke emissiedoelstelling, en de waarde voor de gemiddelde massa die voor dit doel wordt gebruikt, moet derhalve met ingang van **2025** om de twee jaar worden aangepast.

*Amendement*

(20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen worden gewijzigd als gevolg van veranderingen in de gemiddelde massa van het wagenpark. Veranderingen in de gemiddelde massa moeten derhalve onverwijld worden weerspiegeld in de berekeningen van de specifieke emissiedoelstelling, en de waarde voor de gemiddelde massa die voor dit doel wordt gebruikt, moet derhalve met ingang van **2030** om de twee jaar worden aangepast.

## **Amendement 20**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 21**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentieneutraal en eerlijk te verdelen op een wijze die de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen weerspiegelt, en met het oog op de wijziging in 2021 naar op de WLTP-gebaseerde specifieke emissiedoelstellingen, moet de hellingshoek van de curve van de grenswaarde worden bepaald op basis van de specifieke emissies van alle voor het

*Amendement*

(21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentieneutraal en eerlijk te verdelen op een wijze die de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen weerspiegelt, en met het oog op de wijziging in 2021 naar op de WLTP-gebaseerde specifieke emissiedoelstellingen, moet de hellingshoek van de curve van de grenswaarde worden bepaald op basis van de specifieke emissies van alle voor het

eerst in dat jaar geregistreerde voertuigen en moet rekening worden gehouden met de wijziging van de doelstellingen voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021, 2025 en 2030 om een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten te waarborgen. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, moet voor fabrikanten van lichtere, van auto's afgeleide bestelwagens dezelfde benadering worden toegepast als voor autofabrikanten, terwijl voor fabrikanten van voertuigen die in de zwaardere segmenten vallen, een hogere en vaste curve voor de gehele periode moet worden vastgesteld.

## Amendement 21

### Voorstel voor een verordening Overweging 22

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(22) Het doel van deze verordening is de automobielin­dustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Deze modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

eerst in dat jaar geregistreerde voertuigen en moet rekening worden gehouden met de wijziging van de doelstellingen voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021 en 2030 om een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten te waarborgen. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, moet voor fabrikanten van lichtere, van auto's afgeleide bestelwagens dezelfde benadering worden toegepast als voor autofabrikanten, terwijl voor fabrikanten van voertuigen die in de zwaardere segmenten vallen, een hogere en vaste curve voor de gehele periode moet worden vastgesteld.

*Amendement*

(22) Het doel van deze verordening is ***het terugdringen van de werkelijke emissies, door*** de automobielin­dustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren ***en de emissies in reële omstandigheden te beperken, met inachtneming van het beginsel van technologieneutraliteit***. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Deze modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen ***en beperkingen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, waarbij retrofitting van motoren moet worden overwogen en het materiaal***

*dat wordt gebruikt bij de productie en in de eindfase van de levenscyclus van het voertuig in aanmerking moet worden genomen.*

## **Amendement 22**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 bis) De CO<sub>2</sub>-emissies van in de Unie geregistreeerde nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007, zonder dat er bij de meting een onderscheid wordt gemaakt tussen CO<sub>2</sub> afkomstig uit niet-hernieuwbare-energiedragers en uit hernieuwbare-energiedragers. Er moet een methode worden ontwikkeld waarin rekening wordt gehouden met het aandeel aan hernieuwbare energie van de vloeibare en/of gasvormige brandstoffen voor het wegvervoer bij de bepaling van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.*

## **Amendement 23**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 ter) Het gebruik van bepaalde alternatieve brandstoffen kan van bron tot wiel aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reducties opleveren, maar er is nog geen robuuste methode beschikbaar om daar rekening mee te houden; daarom wordt aanbevolen dat de Commissie verkennend onderzoek in die richting ondersteunt, om het zo spoedig mogelijk in het regelgevingskader te kunnen integreren.*

## **Amendement 24**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 quater) Aangezien deze verordening tot doel heeft de werkelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken, moet de Commissie ook technologieën in aanmerking nemen waarvan de voordelen niet in rekening worden gebracht met de genormaliseerde testcyclus en die buiten het toepassingsgebied van het mechanisme voor eco-innovaties vallen, als zij meetbare, aantoonbare en geverifieerde reducties van de CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren.*

## **Amendement 25**

### **Voorstel voor een verordening Overweging 22 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 quinquies) Rekening houdend met de onzekerheid ten aanzien van de aanvaarding door de markt van voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden, de uitrol van de betrokken infrastructuur en de veranderende vraag van de consument, moet het ambitieniveau op transparante wijze worden aangepast. Het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voorziet in richtsnoeren over de behoeften met betrekking tot deze infrastructuur.*

## Amendement 26

### Voorstel voor een verordening Overweging 22 sexies (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 sexies) De ontwikkeling van innovatieve aandrijvingstechnologie moet in het bijzonder worden bevorderd, aangezien deze aanzienlijk minder emissies met zich meebrengt dan traditionele personenauto's. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de sector in de Unie op de lange termijn bevorderd en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd.*

## Amendement 27

### Voorstel voor een verordening Overweging 23

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie moet **de mogelijkheid krijgen** het niveau van het maximum **te** herzien, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op de naleving van de doelstelling moeten worden berekend.

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie moet het niveau van het maximum herzien, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op de naleving van de doelstelling berekend moeten worden.



## Amendement 28

### Voorstel voor een verordening Overweging 28

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/km aan nichefabrikanten waarborgt dat de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming zijn met die welke grote fabrikanten met betrekking tot die doelstelling leveren. ***Uit ervaring blijkt echter dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen en, wat de vanaf 2025 gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.***

## Amendement 29

### Voorstel voor een verordening Overweging 29 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO<sub>2</sub>/km aan nichefabrikanten waarborgt dat de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming zijn met die welke grote fabrikanten met betrekking tot die doelstelling leveren.

*Amendement*

***(29 bis) Alternatieve aandrijflijnen, waaronder ook hybride aandrijflijnen, zijn die welke voor de mechanische aandrijving energie ontleen aan een verbruikbare brandstof en/of een batterij of enig ander opslagsysteem voor elektrisch of mechanisch vermogen. Het gebruik ervan in lichte bedrijfsvoertuigen kan leiden tot een toename van het gewicht, maar het vermindert de verontreiniging. Een dergelijke toename van het gewicht mag niet in het laadvermogen van het voertuig worden meegerekend, aangezien de sector wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld. Het extra gewicht mag echter ook niet leiden tot de vergroting***

*van het laadvermogen van het voertuig. De Commissie moet daarom onderzoeken in welke mate nieuwe lichte, door alternatieve brandstoffen aangedreven bedrijfsvoertuigen (met zwaardere aandrijflijnen dan deze gebruikt in voertuigen met conventionele brandstoffen) eveneens baat zouden kunnen hebben bij een marge voor bijkomend gewicht, zonder dat de globale doelstellingen van deze verordening om de CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen in het gedrang komen.*

### **Amendement 30**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 30 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(30 bis) Om te waarborgen dat de waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofefficiëntie van voltooide voertuigen representatief zijn, moet de Commissie met een specifieke procedure komen en overwegen om de typegoedkeuringswetgeving te herzien en een Europees Agentschap voor markttoezicht op het wegvervoer op te richten, dat bevoegd zou zijn voor markttoezichtactiviteiten, in het bijzonder op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissies, voor de organisatie van terugroepprogramma's voor heel Europa en voor de intrekking van de typegoedkeuring, in voorkomend geval; bovendien moet het Agentschap overgaan tot de uitvoering van een test of keuring na indiening van controletestresultaten van derden die wijzen op verdacht emissiegedrag.*

### **Amendement 31**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 38**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies **vloeien terug** naar de **algemene begroting** van de **Unie**.

*Amendement*

(38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies **moeten worden beschouwd als ontvangsten die in de eerste plaats moeten worden aangewend voor de sector wegvervoer van de Unie, om de eerlijke transitie naar koolstofarme mobiliteit mogelijk te maken en om bij te dragen aan onderzoek en ontwikkeling in de automobielsector op het gebied van technologieën zoals nieuwe aandrijflijnen, brandstoffen en tests, en voor de verkeersveiligheid. Zij moeten ook worden gebruikt om proactief de onvermijdelijke maatschappelijke gevolgen aan te pakken van de overgang naar een koolstofarme automobielsector, die bijzonder groot zullen zijn in sommige van de zwaarst getroffen gebieden. Het is daarom uiterst belangrijk dat de huidige maatregelen ter bevordering van die overgang tevens vergezeld gaan van gerichte programma's voor het opnieuw inzetten, de omscholing en de bijscholing van werknemers, alsmede opleidingen en initiatieven voor het zoeken naar werk, die worden uitgevoerd in nauwe samenspraak met de sociale partners.**

**Amendement 32**

**Voorstel voor een verordening  
Overweging 41**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om

*Amendement*

(41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen om

de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>23</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>24</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van dergelijke gegevens te waarborgen en indien nodig de procedures te ontwikkelen *om* de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te identificeren en te verzamelen.

de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)<sup>23</sup> en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector<sup>24</sup> moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. De ***betrouwbaarste manier om de werkelijke representativiteit van de typegoedkeuringswaarden te garanderen is de invoering van een test die de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies meet; het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek moet daarom het mandaat krijgen om zich te buigen over de haalbaarheid daarvan, om dergelijke tests zo spoedig mogelijk in het regelgevingskader te kunnen integreren. De werkelijke emissies van voertuigen mogen een bepaalde NTE-grenswaarde niet overschrijden, die niet meer dan 15 % hoger ligt dan de vanaf 2021 aan de hand van de WLTP-test gemeten typegoedkeuringswaarden, en die voor elke fabrikant in 2021 wordt bepaald met het oog op diens emissiedoelstellingen voor 2025 en 2030.*** De Commissie moet de bevoegdheid krijgen *om* de openbare beschikbaarheid van dergelijke gegevens ***en gegevens die van brandstofverbruiksmeters afkomstig zijn*** te waarborgen en ***ook om*** indien nodig de procedures te ontwikkelen ***teneinde*** de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te identificeren en te verzamelen.

---

<sup>23</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory

---

<sup>23</sup> High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory

testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>24</sup> Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

### **Amendement 33**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 41 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

testing (alleen in het EN beschikbaar).

<sup>24</sup> Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

*Amendement*

**(41 bis)** *Hoewel deze verordening tot doel heeft de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te verminderen, mag de algehele koolstofbalans over de cyclus "vervaardiging – gebruik – sloop" van de betrokken voertuigen en over de cyclus "winning/productie – vervoer – verbruik" van de gebruikte brandstof (van bron tot wiel) niet uit het oog worden verloren. In dit verband moet de Commissie een geharmoniseerde methode ontwikkelen voor rapportering over de koolstofbalans van de levenscyclus van die voertuigen en de verbruikte energie om een volledig beeld te krijgen van hun milieueffecten en aldus de samenhang te waarborgen van de middelen die worden gebruikt om de klimaatdoelstellingen van de Unie te realiseren.*

### **Amendement 34**

#### **Voorstel voor een verordening Overweging 42**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld.

*Amendement*

(42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld.

Derhalve **moet** de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar **worden beoordeeld** om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.

***In 2023 zou de nieuwe emissietestprocedure twee jaar in werking gesteld moeten zijn voor alle lichte voertuigen. Derhalve is het mogelijk en wenselijk om de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar te beoordelen en om de voor het gehele wagenpark geldende CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor 2030 samen met de benchmark voor emissiearme en emissievrije voertuigen te bevestigen, teneinde een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken en zo spoedig mogelijk rekening te houden met upstream- en ingebedde emissies. Bij de berekening van het milieueffect van elk voertuig moet rekening worden gehouden met het type lading waarmee de hoeveelheid emissies samenhangt, en de Commissie moet overwegen om een geharmoniseerde methode te ontwerpen van het type "x g CO<sub>2</sub>/km per passagier/per ton goederen" om het aantal lege ritten door lichte voertuigen te verminderen bij zowel goederen- als personenvervoer.***

## Amendement 35

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de **goede werking** van de **interne markt** te **garanderen**.

*Amendement*

1. In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de **klimaatverbintenissen** van de **Unie na te komen en de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen**.

## Amendement 36

### Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 3

PE619.135v02-00

78/98

RR\1163203NL.docx

3. Deze verordening zal **tot en met 31 december 2024** worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie waarnaar in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement wordt verwezen<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen (COM(2007) 19 definitief).

### **Amendement 37**

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

b) categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").

3. Deze verordening zal worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie waarnaar in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement wordt verwezen<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen (COM(2007) 19 definitief).

b) categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen"). ***De Commissie is gemachtigd om, indien nodig, de grenswaarde voor de referentiemassa (2 610 kg) van lichte bedrijfsvoertuigen op alternatieve brandstoffen te herzien in overeenstemming met de doelstellingen van deze verordening, wanneer bijkomend gewicht moet worden toegestaan vanwege de zwaardere aandrijflijnen en***

*energieopslagsystemen (bijv. batterijen) dan deze gebruikt in conventionele voertuigen.*

## **Amendement 38**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1 – letter n bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*n bis) "retrofitting": het aanbrengen van wijzigingen aan onderdelen van een voertuigmotor met verontreinigingsverminderende en/of brandstofbesparende technologieën. Hieronder vallen brandstofbesparende technologieën zoals hybridisatie of meer ingrijpende aanpassingen aan elektrische of andere technologieën die gebruikmaken van alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2014/94/EU.*

## **Amendement 39**

### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. *De fabrikant zorgt ervoor dat zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan de volgende specifieke emissiedoelstellingen:*

1. *Om te kunnen nagaan of een fabrikant voldoet aan zijn specifieke emissiedoelstelling als bedoeld in dit artikel, worden de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies verlaagd indien de fabrikant in het jaar waarin de nieuwe voertuigen zijn geregistreerd hernieuwbare niet-fossiele brandstoffen op de brandstoffenmarkt heeft gebracht die leiden tot beperking van de CO<sub>2</sub>. Het CO<sub>2</sub>-beperkende effect moet worden gestaafd, overeenkomstig de definitie in de toepasselijke versie van het mechanisme van de richtlijn hernieuwbare energie (RED). De*



*fabrikant rapporteert voor het operationele jaar over de hoeveelheid energie uit de verschillende aangevulde niet-fossiele brandstoffen (Brandstof<sub>i</sub><sup>1 bis</sup>) die op de markt zijn gekomen aan een door de Commissie aangewezen autoriteit. Om dubbeltelling te vermijden mag de niet-fossiele brandstof niet worden meegerekend in de CO<sub>2</sub>-streefcijfers in het kader van andere regelgeving (RED II of EU-ETS). De fabrikant zorgt ervoor dat zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan de volgende specifieke emissiedoelstellingen:*

---

*<sup>1 bis</sup> Te rapporteren waarden: Brandstof<sub>i</sub> = de hoeveelheid energie uit de hernieuwbare niet-fossiele brandstof die op de markt is gebracht (in MJ)*

#### **Amendement 40**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2024**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

*Amendement*

b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met **2029**: de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naar gelang het geval, is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;

#### **Amendement 41**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) voor elk kalenderjaar met ingang

*Amendement*

c) voor elk kalenderjaar met ingang

van **2025**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

van **2030**: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

## Amendement 42

### Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 2 – letter d

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen,  $M_1$  *of*  $N_1$ , waarop de groep van toepassing is.

*Amendement*

d) de categorie van de geregistreerde voertuigen,  $M_1$  *en*  $N_1$ , waarop de groep van toepassing is.

## Amendement 43

### Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 8 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***8 bis. Bij de vaststelling van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen van de categorieën  $M_1$  en  $N_1$  van iedere fabrikant worden de prestaties van een fabrikant die beter presteert dan zijn CO<sub>2</sub>-doelstelling voor voertuigen van de categorie  $M_1$  of  $N_1$  voorschrijft, meegerekend voor deze fabrikant of voor een of meer andere fabrikanten. In dit geval wordt het verschil tussen de specifieke emissiedoelstellingen van de fabrikant voor voertuigen van de categorie  $M_1$  of  $N_1$  en zijn gemiddelde specifieke emissies in mindering gebracht op de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het kader van de specifieke doelstelling voor voertuigen van de categorie  $M_1$  of  $N_1$ , waarbij de geregistreerde aantallen worden gewogen. Deze overdracht van kredieten tussen fabrikanten van voertuigen van de categorie  $M_1$  of  $N_1$  bedraagt in totaal ten hoogste 10 g CO<sub>2</sub>/km per fabrikant.***

#### **Amendement 44**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Het register wordt openbaar gemaakt.

*Amendement*

Het register wordt openbaar gemaakt, *ook in digitale vorm*.

#### **Amendement 45**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 8 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*8 bis. Vanaf 2025 rapporteren fabrikanten over de CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van de voertuigtypen die zij na 1 januari 2025 in de handel brengen, op basis van de geharmoniseerde methode van de Unie, met het oog op rapportering en monitoring tot 2030. Hiertoe ontwikkelt de Commissie uiterlijk 1 januari 2022 door middel van gedelegeerde handelingen een betrouwbare en representatieve geharmoniseerde methode inzake CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van voertuigen van alle op de markt van de Unie beschikbare brandstoftypen en aandrijflijnen. Deze methode moet stroken met de relevante ISO-normen en rekening houden met het aardopwarmingsvermogen van de emissies bij de productie van het voertuig en de aankoop van grondstoffen, van bron tot wiel en bij de recycling en demontage.*

#### **Amendement 46**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 9 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**9 bis.** *Bij de monitoring en rapportering wordt rekening gehouden met het aandeel van in de stations verkochte geavanceerde vloeibare en gasvormige biobrandstoffen, en dit aandeel wordt in mindering gebracht op de in de typegoedkeuringsfase gerapporteerde CO<sub>2</sub>-emissies. Deze waarden worden gebruikt voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-correctiefactor (CCF).*

*De CO<sub>2</sub>-correctiefactor (CCF) wordt berekend aan de hand van de volgende formule:*

*CCF = nationaal aandeel aan gebruikte geavanceerde vloeibare en gasvormige brandstoffen.*

*De gecorrigeerde CO<sub>2</sub>-emissies van het wagenpark worden derhalve als volgt berekend:*

*CO<sub>2</sub> wagenpark = (CO<sub>2</sub> typegoedkeuring) \* (1 - CCF).*

#### **Amendement 47**

##### **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 Unie.*

*Amendement*

4. *In voorkomend geval worden de bijdragen voor overtollige emissies beschouwd als inkomsten ten behoeve van een eerlijke transitie in de getroffen gebieden, onder meer ten behoeve van de omscholing en het opnieuw inzetten van werknemers in de automobielsector, de uitrol van schone mobiliteit en de koolstofarme economie, vervoersinfrastructuur, onderzoek en ontwikkeling en verkeersveiligheid en ter dekking van de negatieve externe effecten van het wegvervoer.*

#### **Amendement 48**

##### **Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3 – letter a**

PE619.135v02-00

84/98

RR\1163203NL.docx

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) de in artikel 1, **leden 4 en 5**, bedoelde, voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor **2025 en** 2030, door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, **punten 6.1.1 en 6.1.2**;

**Amendement 49**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 9 – lid 3 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) de waarden voor  $a_{2021}$ ,  **$a_{2025}$**  en  $a_{2030}$ , door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 6.2.

**Amendement 50**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 11 – lid 1 – alinea 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie of door een combinatie van innoverende technologieën ("innoverende technologiepakketten").

**Amendement 51**

**Voorstel voor een verordening**  
**Artikel 11 – lid 1 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde

*Amendement*

a) de in artikel 1, **lid 4**, bedoelde, voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor 2030, door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, **punt 6.1**;

*Amendement*

b) de waarden voor  $a_{2021}$  en  $a_{2030}$ , door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 6.2.

*Amendement*

Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie (**zoals retrofitting**) of door een combinatie van innoverende technologieën ("innoverende technologiepakketten").

*Amendement*

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde

specifieke emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.

specifieke emissies van een fabrikant kan tot 9 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.

## Amendement 52

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 11 – lid 1 – alinea 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De Commissie *kan* het maximum met ingang van **2025 aanpassen**. Die aanpassingen vinden door middel van **uitvoeringshandelingen** overeenkomstig artikel 16 plaats.

*Amendement*

De Commissie *past* het maximum met ingang van **2021 aan om rekening te houden met de WLTP-berekening**. Die aanpassingen vinden door middel van **gedelegeerde handelingen** overeenkomstig artikel 16 plaats.

## Amendement 53

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 11 – lid 2 – letter d

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie. **Met ingang van 1 januari 2025 is** dit criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

*Amendement*

d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie. Dit criterium **is** niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

## Amendement 54

### Voorstel voor een verordening

#### Artikel 12 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en

*Amendement*

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en

brandstofverbruikswaarden. Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.

brandstofverbruikswaarden. Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt **en stelt nader onderzoek in ten aanzien van bepaalde fabrikanten nadat buitensporige overschrijding van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is vastgesteld.**

## Amendement 55

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Daarom **zorgt** de Commissie **ervoor dat er** al naargelang het geval van fabrikanten of nationale autoriteiten **gedegen gegevens** over de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijke brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen **beschikbaar zijn**, rekening houdend met relevante bepalingen betreffende gegevensbescherming.

*Amendement*

2. Daarom **maakt** de Commissie al naargelang het geval **gedegen gegevens** van fabrikanten of nationale autoriteiten over de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijke brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen **openbaar in een digitaal doorzoekbaar formaat**, rekening houdend met relevante bepalingen betreffende gegevensbescherming.

## Amendement 56

### Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**2 bis. Om ervoor te zorgen dat de CO<sub>2</sub>-emissies daadwerkelijk worden verlaagd zoals bedoeld in artikel 1 van deze verordening, worden WLTP-tests gebruikt om de emissieniveaus te bepalen, totdat de Commissie ter vervanging daarvan tests in reële rijomstandigheden ontwikkelt die meer met de werkelijkheid overeenstemmen.**

## Amendement 57

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In **2024** dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met een voorstel tot wijziging van de verordening. ***In dit verslag komen onder andere de volgende onderwerpen aan de orde: de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden, de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad verslag is uitgebracht<sup>29</sup>.***

*Amendement*

1. In **2023** dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met een voorstel tot wijziging van de verordening. ***De Commissie kan worden bijgestaan door onafhankelijke deskundigen die alle belangrijke parameters zullen beoordelen die van invloed zijn op de bevordering van alternatieve aandrijflijnen. In dit verslag komen onder andere de volgende onderwerpen aan de orde:***

***– de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden, met inbegrip van een beoordeling van de levenscyclus van voertuigen en het effect van emissies van bron tot wiel in het geval van brandstoffen;***

***– de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>29</sup> verslag is uitgebracht.***

***Bij het opstellen van dit verslag neemt de Commissie de volgende indicatoren in aanmerking:***

***– het gamma beschikbare voertuigen (door batterijen aangedreven elektrische voertuigen, plug-in hybride elektrische voertuigen, brandstofcelauto's enz.);***



---

<sup>29</sup> Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

---

<sup>29</sup> Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

## Amendement 58

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen .

#### *Amendement*

2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen **en daarin onder meer het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen en teledetectie wordt geregeld.**

## Amendement 59

### Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 3 – alinea 2 bis (nieuw)

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### *Amendement*

***Uiterlijk 31 december 2019 herziet de Commissie Richtlijn 1999/94/EG en dient zij zo nodig een relevant voorstel in om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik, CO<sub>2</sub>-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht.***

## Amendement 60

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Specifieke emissiedoelstelling vanaf **2025**

Specifieke emissiedoelstelling vanaf **2030**

## Amendement 61

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 3 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

specific emissions reference target =  
de voor **2025 tot en met 2029**  
**overeenkomstig punt 6.2.1 en** vanaf 2030  
overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde  
specifieke CO<sub>2</sub>-  
emissiereferentiedoelstelling;

specific emissions reference target =  
de vanaf 2030 overeenkomstig  
punt 6.2 bepaalde specifieke CO<sub>2</sub>-  
emissiereferentiedoelstelling;

## Amendement 62

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 3 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

ZLEV factor =  $(1+y-x)$ , tenzij deze  
som groter is dan **1,05** of kleiner is dan 1,0;  
in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op **1,05** of 1,0  
vastgesteld;

ZLEV factor =  $(1+y-x)$ , tenzij deze  
som groter is dan **1,15** of kleiner is dan 1,0;  
in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op **1,15** of 1,0  
vastgesteld;

## Amendement 63

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

y = het aandeel emissiearme en  
emissievrije voertuigen in het wagenpark

y = het aandeel emissiearme en  
emissievrije voertuigen in het wagenpark

van voor het eerst geregistreerde personenauto's van de fabrikant, berekend als het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen, waarbij elk voertuig als  $ZLEV_{\text{specific}}$  wordt geteld overeenkomstig de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde personenauto's;

van voor het eerst geregistreerde personenauto's van de fabrikant, berekend als het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen, waarbij elk voertuig als  $ZLEV_{\text{specific}}$  wordt geteld overeenkomstig de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde personenauto's;  $ZLEV_{\text{specific}} = 1 - [(specific\ emissions \cdot 0,5) / 50]$

#### **Amendement 64**

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

##### **Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*nihil*

*Schrappen*

#### **Amendement 65**

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

##### **Bijlage I – deel A – punt 6 – punt 6.3 – alinea 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

x = *in de jaren 2025 tot en met 2029 15 % en vanaf 2030 30 %.*

x = *vanaf 2030 20 %.*

#### **Amendement 66**

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

##### **Bijlage I – deel B – punt 4 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

4. Voor de kalenderjaren 2021 tot en met **2024** wordt de specifieke emissiedoelstelling voor een fabrikant als volgt berekend:

4. Voor de kalenderjaren 2021 tot en met **2029** wordt de specifieke emissiedoelstelling voor een fabrikant als volgt berekend:

## Amendement 67

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

6.3. Specifieke emissiedoelstellingen vanaf 2025

6.3. Specifieke emissiedoelstellingen vanaf 2030

## Amendement 68

### Voorstel voor een verordening

#### Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### 6.3.1. 2025 tot en met 2029

*Schrappen*

*De specifieke emissiedoelstelling =  
(specific emissions reference target –  
( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2025</sub>)) · ZLEV  
factor*

*waarbij:*

*specific emissions reference target =  
de voor de fabrikant  
overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde  
specifieke emissiereferentiedoelstelling;*

*$\emptyset_{\text{targets}}$  = het naar het aantal voor het  
eerst geregistreerde lichte  
bedrijfsvoertuigen van elke individuele  
fabrikant gewogen gemiddelde van alle  
overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde  
specifieke emissiereferentiedoelstellingen;*

*ZLEV factor = (1+y-x), tenzij deze  
som groter is dan 1,05 of kleiner is dan  
1,0; in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op 1,05 of 1,0  
vastgesteld;*

*waarbij:*

*y = het aandeel emissiearme en  
emissievrije voertuigen in het wagenpark  
van voor het eerst geregistreerde lichte  
bedrijfsvoertuigen van de fabrikant,  
berekend als het totale aantal emissiearme  
en emissievrije voertuigen, waarbij elk*

*voertuig als ZLEV<sub>specific</sub> wordt geteld overeenkomstig de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen;*

*nihil*

*x = 15 %.*

## **Amendement 69**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De specifieke emissiedoelstelling =  
(specific emissions reference target –  
( $\emptyset_{\text{targets}} - \text{EU fleet-wide target}_{2030}$ )) · ZLEV  
factor

De specifieke emissiedoelstelling =  
specific emissions reference target · ZLEV  
factor

## **Amendement 70**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 3 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

$\emptyset_{\text{targets}} =$  *het naar het aantal voor het  
eerst geregistreerde lichte  
bedrijfsvoertuigen van elke individuele  
fabrikant gewogen gemiddelde van alle  
overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde  
specifieke emissiereferentiedoelstellingen;*

*Schrappen*

## **Amendement 71**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 3 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

ZLEV factor = (1+y-x), tenzij deze  
som groter is dan 1,05 of kleiner is dan 1,0;  
in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op 1,05 of 1,0

ZLEV factor = (1+y-x), tenzij deze  
som groter is dan 1,15 of kleiner is dan 1,0;  
in dat geval wordt de ZLEV factor  
afhankelijk van het geval op 1,15 of 1,0

vastgesteld;

vastgesteld;

## **Amendement 72**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage I – deel B – punt 6 – punt 6.3 – punt 6.3.2 – alinea 4 – alinea 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

x = 30 %

x = 15 %

## **Amendement 73**

### **Voorstel voor een verordening**

#### **Bijlage II – deel A – punt 1 – alinea 1 – letter t bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*t bis) CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de levenscyclus van de voertuigfamilie, indien beschikbaar.*

## PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	Emissienormen voor nieuwe personenauto's en voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (herschikking)
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2017) 676 final – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	ENVI 5.2.2018
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	TRAN 5.2.2018
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Karima Delli 16.1.2018
<b>Behandeling in de commissie</b>	25.4.2018
<b>Datum goedkeuring</b>	10.7.2018
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ : 23 - : 18 0 : 2
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)</b>	Anna Hedh

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>23</b>	<b>+</b>
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

<b>18</b>	<b>-</b>
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

<b>2</b>	<b>0</b>
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding



## PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	Emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (herschikking)		
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)		
<b>Datum indiening bij EP</b>	8.11.2017		
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	ENVI 5.2.2018		
<b>Adviserende commissies</b> Datum bekendmaking	ITRE 5.2.2018	IMCO 5.2.2018	TRAN 5.2.2018
<b>Geen advies</b> Datum besluit	IMCO 4.12.2017		
<b>Rapporteurs</b> Datum benoeming	Miriam Dalli 16.1.2018		
<b>Behandeling in de commissie</b>	16.5.2018	20.6.2018	
<b>Datum goedkeuring</b>	10.9.2018		
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: –: 0:	38 23 7	
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Jiří Maštálka, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, John Procter, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Dominique Bilde, Michel Dantin, Jørn Dohrmann, Eleonora Evi, Eleonora Forenza, Elena Gentile, Christophe Hansen, Rebecca Harms, Martin Häusling, Jan Huitema, Norbert Lins, Christel Schaldemose		
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)</b>	Jacques Colombier, Karine Gloanec Maurin, John Howarth, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Kathleen Van Brempt, Julie Ward, Joachim Zeller		
<b>Datum indiening</b>	18.9.2018		

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

38	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Frédérique Ries, Nils Torvalds
ECR	Mark Demesmaecker, Jørn Dohrmann
EFDD	Evi Eleonora, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Lynn Boylan, Stefan Eck, Eleonora Forenza
PPE	José Inácio Faria
S&D	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Elena Gentile, Karine Gloanec Maurin, John Howarth, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Kathleen Van Brempt, Julie Ward, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Margrethe Auken, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Michèle Rivasi, Davor Škrlec

23	-
ECR	Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin Langen, Michel Dantin, Angélique Delahaye, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Christophe Hansen, György Hölvényi, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Miroslav Mikolášik, Adina Ioana Vălean, Joachim Zeller

7	0
ENF	Dominique Bilde, Jacques Colombier, Sylvie Goddyn
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
PPE	Karl Heinz Florenz, Annie Schreijer Pierik

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding