



16.7.2018

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (COM(2018) 284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Bas Eickhout

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III 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

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	48

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (COM2018) 284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2018) 284),
 - 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 (C8-0197/2018),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van ...¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van ...²,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0000/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 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 en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) ***De Europese strategie voor emissiearme mobiliteit heeft een duidelijke ambitie: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en***

Amendement

(1) ***De decarbonisatie van de vervoersector moet worden versneld en tegen 2050 moet er een duidelijke trend zijn naar een volledig emissievrij vervoer om de verbintenissen na te leven die de***

¹ Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

² Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

moet er een duidelijke trend zijn naar een volledig emissievrij vervoer. Tevens moeten de emissies door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd.

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 moeten de emissies door het vervoer van voor de gezondheid en het milieu schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd. CO₂-emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en tegen uiterlijk 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren.

Or. en

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei¹⁹ en november 2017²⁰ twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar *schone*, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.

¹⁹ Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017) 283 final.

²⁰ Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en

Amendement

(2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei¹⁹ en november 2017²⁰ twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar *emissievrije*, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.

¹⁹ Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017) 283 final.

²⁰ Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en **het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast te maken om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken**. Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO₂-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final.

Amendement

(3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en **de sector tegen 2050 duidelijk op het pad naar volledig emissievrij vervoer te brengen, in volledige overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs**. Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO₂-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie – Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Deze verordening biedt, naast de CO₂-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen²², een duidelijk traject voor CO₂-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste **40 %** te verminderen ten opzichte van 1990, *zoals onderschreven in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en tijdens de zitting van de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie krachtens de* Overeenkomst van Parijs.

²² Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]).

Amendement

(4) Deze verordening biedt, naast **Verordening (EU) .../... van het Europees Parlement en de Raad** [de CO₂-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen]²², een duidelijk traject voor CO₂-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste **55 %** te verminderen ten opzichte van 1990, *in overeenstemming met de* Overeenkomst van Parijs.

²² Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]).

Or. en

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Derhalve moeten voor 2025 en

2030 CO₂-emissiereductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoersector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 en daarna. Deze stapsgewijze benadering geeft de industrie 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.

Or. en

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelssysteem van de Unie. De emissies van de wegvervoersector **vormen een groot deel van de totale emissies van die sectoren** en **liggen** nog steeds ver boven de niveaus van 1990. Mochten de emissies van de wegvervoersector verder toenemen, dan zouden de verminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt.

Amendement

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

Or. en

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Bij het vaststellen van de door het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie te bereiken reductieniveaus moet rekening worden gehouden met de mate waarin die reductieniveaus doeltreffend zijn om tegen 2030 een kostenefficiënte bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van sectoren die onder Verordening [(EU) nr. 2018/... *inzake de verdeling van de inspanningen*] vallen, met de daaruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de samenleving, fabrikanten, vervoerondernemers en consumenten, alsook met de directe en indirecte gevolgen voor de werkgelegenheid, innovatie en de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en verbeterde energiezekerheid.

Amendement

(11) Bij het vaststellen van de door het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie te bereiken reductieniveaus moet rekening worden gehouden met de mate waarin die reductieniveaus doeltreffend zijn om tegen 2030 een kostenefficiënte bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van sectoren die onder Verordening (EU) 2018/842^{1 bis} van het Europees Parlement en de Raad vallen, met de daaruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de samenleving, fabrikanten, vervoerondernemers en consumenten, alsook met de directe en indirecte gevolgen voor de werkgelegenheid, innovatie en de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en verbeterde energiezekerheid.

^{1 bis} Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

Or. en

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 13

(13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd.

(13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd. ***Deze verordening moet daarom ook voortdurend en tijdig worden geactualiseerd, teneinde rekening te houden met de evolutie van de simulatietool VECTO.***

Or. en

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14) Op grond van Verordening (EU) **2018/...** van het Europees Parlement en de Raad²⁵ moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO₂-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar.

(14) Op grond van Verordening (EU) **2018/956** van het Europees Parlement en de Raad²⁵ moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO₂-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar.

NB: horizontaal amendement dat op de volledige tekst van toepassing is.

²⁵ Verordening (EU) **2018/...** van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware

²⁵ Verordening (EU) **2018/956** van het Europees Parlement en de Raad **van 28 juni 2018** betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware

bedrijfsvoertuigen (*PB L [...] van [...], blz. [...]*).

bedrijfsvoertuigen (*PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1*).

Or. en

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO₂-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen in 2019, die de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelt. **De doelstelling** voor 2030 moet **als streefdoel worden beschouwd en de uiteindelijke doelstelling moet worden bepaald** op basis van een in 2022 uit te voeren beoordeling, **aangezien** er meer onzekerheden zijn over de toepassing van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn.

Amendement

(15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO₂-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen in 2019, die de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelt. Voor 2030 moet **ook een reductiedoelstelling worden vastgesteld**, op basis van een in 2022 uit te voeren beoordeling, **waarbij er rekening mee wordt gehouden dat** er meer onzekerheden zijn over de toepassing van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn.

Or. en

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof **voor diesel** beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen. **De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de**

Amendement

(16) Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen **wat kan leiden** tot lagere CO₂-emissies in vergelijking met dieselveertuigen. **Op de middellange tot langere termijn zal lng echter niet toereikend zijn om het vervoer**

CO₂-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO₂-emissies in vergelijking met dieselveertuigen. Het CO₂-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

tegen 2050 op het pad naar volledig emissievrij vervoer te brengen, in overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs.

Or. en

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) *Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken, een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen²⁶.*

Amendement

(21) *Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit en het voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake schone voertuigen²⁶, moeten voor 2025 en 2030 bindende minimumaantallen emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van fabrikanten worden vastgesteld.*

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

Or. en

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Or. en

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO₂-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende besparingen een maximumwaarde gelden.

Schrappen

Or. en

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(23) De stimulansen voor emissiearme zware bedrijfsvoertuigen mogen uitsluitend worden toegepast als de CO₂-emissies ervan lager zijn dan ongeveer de helft van de gemiddelde CO₂-emissies van het EU-wagenpark in 2025. Dit is in overeenstemming met de benadering voor lichte bedrijfsvoertuigen en zou innovatie op dit gebied stimuleren.

Schrappen

Or. en

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24) Ook kleine vrachtauto's, *bussen en*

(24) Ook kleine vrachtauto's *en andere*

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

categorieën zware bedrijfsvoertuigen die nog niet aan de CO₂-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden.

Or. en

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) Aangezien emissievrije bussen al in de handel verkrijgbaar zijn en worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten, moet een tussentijds bindend streefcijfer van 100 % emissievrije bussen in het wagenpark van dergelijke nieuwe voertuigen van fabrikanten tegen 2030 worden vastgesteld met het oog op het passende niveau van het aanbod ervan op de markt van de Unie.

Or. en

Amendement 18

Voorstel voor een verordening

Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

(27) Indien de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling in een gegeven jaar in de periode 2025 tot en met 2029 niet kan naleven, moet hij ook de mogelijkheid krijgen een beperkte emissieschuld te verwerven. Uiterlijk in 2029 moeten de fabrikanten echter de resterende emissieschuld hebben weggevoerd.

Amendement

(27) Indien de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling in een gegeven jaar in de periode 2025 tot en met 2029 niet kan naleven, moet hij ook de mogelijkheid krijgen een beperkte emissieschuld te verwerven. Uiterlijk in **2025 en vervolgens in 2029** moeten de fabrikanten echter de resterende emissieschuld hebben weggevoerd.

Or. en

Amendement 19

Voorstel voor een verordening

Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

(29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en -schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, **moet** de bijdrage hoger **zijn** dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de

Amendement

(29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en -schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, **is het van belang dat** de bijdrage **altijd** hoger **is** dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen **voor overtollige emissies** worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. **Die bijdragen moeten, in nauwe samenwerking met de sociale partners, worden gebruikt ter ondersteuning van de**

krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 vastgestelde methode.

rechtvaardige overgang van de automobielsector naar emissievrije mobiliteit alsook innovatieve oplossingen die de snelle inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen stimuleren. De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 vastgestelde methode.

Or. en

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

(31) Voor het behalen van de CO₂-reducties krachtens deze verordening is het essentieel dat de CO₂-emissies van de in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen in overeenstemming zijn met de krachtens Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening vastgestelde bepaalde waarden. Daarom moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met door typegoedkeuringsinstanties geconstateerde systematische non-conformiteit met betrekking tot de CO₂-emissies van in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen.

Amendement

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

Or. en

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

(33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO₂-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO₂-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies²⁷ voor lichte bedrijfsvoertuigen is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens.

²⁷ Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

Amendement

(33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO₂-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO₂-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies²⁷ voor lichte bedrijfsvoertuigen is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens. ***Wanneer een significante kloof tussen werkelijke emissiewaarden en krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden wordt vastgesteld, moet de Commissie de bevoegdheid hebben om de referentiewaarden van de emissies van 2019 en de specifieke emissiedoelstellingen die voor de naleving van deze verordening worden gebruikt, dienovereenkomstig aan te passen.***

²⁷ Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

Amendement 22**Voorstel voor een verordening****Overweging 36**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(36) *De uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot* artikel 8, lid 3, **artikel 9, lid 3**, artikel 11, lid 3, en artikel 12, lid 2, moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.

²⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement

(36) *Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend [in verband met* artikel 8, lid 3, artikel 11, lid 3, en artikel 12, lid 2]. **Deze uitvoeringsbevoegdheden** moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.

²⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement 23**Voorstel voor een verordening****Overweging 37**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen

Amendement

(37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen **en aan te vullen**, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de

vast te stellen ten aanzien van de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies ***krachtens artikel 12, lid 2***, en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²⁹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

²⁹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de ***vaststelling van de technische criteria voor het definiëren van het professionele doel van een voertuig en voor de definitie van bussen [krachtens artikel 2, lid 2 bis]***, ***de vaststelling van nadere voorschriften betreffende de procedure voor het melden van afwijkingen in CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen en voor de wijze waarop daarmee rekening wordt gehouden bij de berekening [krachtens artikel 9, lid 3]***, de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies ***[krachtens artikel 10, lid 2]***, ***de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg [krachtens artikel 11, lid 2 bis]*** en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II ***[krachtens artikel 12, lid 1]*** wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²⁹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

²⁹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Or. en

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met **15 %**;

Amendement

a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met **20 %**;

Or. en

Motivering

Het verlagen van CO₂-emissies door het wegvervoer is essentieel om te voldoen aan de

doelstelling van de Unie om op de meest kostenefficiënte wijze in 2030 haar broeikasgasemissies met ten minste 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/842 [verordening inzake de verdeling van de inspanningen] en om in overeenstemming te zijn met de Overeenkomst van Parijs. De eigen effectbeoordeling van de Commissie toont aan dat reductiedoelstellingen van ten minste - 20 % in 2025 niet alleen technologisch haalbaar zijn maar ook resulteren in zeer grote netto economische en sociale voordelen.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – letter b

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste 30 % , behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13.	b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste 45 % , behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13.

Or. en

Motivering

Het verlagen van CO₂-emissies door het wegvervoer is essentieel om te voldoen aan de doelstelling van de Unie om op de meest kostenefficiënte wijze in 2030 haar broeikasgasemissies met ten minste 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/842 [verordening inzake de verdeling van de inspanningen] en om in overeenstemming te zijn met de Overeenkomst van Parijs. De eigen effectbeoordeling van de Commissie toont aan dat reductiedoelstellingen van ten minste - 20 % in 2025 niet alleen technologisch haalbaar zijn maar ook resulteren in zeer grote netto economische en sociale voordelen.

Amendement 27

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

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
	<i>1 bis. Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit en het voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt en in de infrastructuur van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, stelt deze verordening bindende minimumaantallen emissievrije</i>

en emissiearme voertuigen in het wagenpark van dergelijke nieuwe voertuigen van alle fabrikanten voor 2025 en 2030 vast, krachtens artikel 6 van deze verordening.

Or. en

Amendement 28

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Met het oog op het passende niveau van het aanbod van emissievrije bussen met betrekking tot maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van op lokaal, regionaal, nationaal of Unieniveau vastgestelde doelstellingen inzake overheidsopdrachten, stelt deze verordening een bindend minimumaantal van 100 % emissievrije bussen in het wagenpark van dergelijke nieuwe voertuigen van fabrikanten per 1 januari 2030 vast.

Or. en

Motivering

Toezeggingen van EU-gemeenten aangaande overheidsopdrachten inzake wagenparken en in de te wijzigen richtlijn inzake schone voertuigen vastgestelde voorschriften zijn de voornaamste drijvende krachten achter de ontwikkeling van de markt voor emissievrije bussen en touringcars. Om ervoor te zorgen dat het Europese aanbod tegemoet komt aan de verwachte toename van de vraag, moet echter een voor de EU bindend minimumaantal emissievrije bussen en touringcars in het wagenpark van nieuwe bussen en touringcars van de Unie worden ingevoerd.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening is van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken:

Amendement

Deze verordening is **als eerste stap** van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken:

Or. en

Amendement 30

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Artikel 5 en punt 2.3 van bijlage I zijn tevens van toepassing op **voertuigen van de categorieën M2 en M3 en op** voertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben.

Amendement

Artikel 1, lid 2 bis, en artikel 6 bis zijn tevens van toepassing op voertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben. **Voorts is artikel 1, lid 2 ter, van toepassing op voertuigen van de categorieën M2 en M3 die aan de in lid 2 bis van dit artikel bedoelde technische criteria voldoen.**

Or. en

Amendement 31

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie stelt uiterlijk 1 juli 2019 gedelegeerde handelingen vast overeenkomstig artikel 15 teneinde deze verordening aan te vullen door de technische criteria voor de definitie van het professionele doel van een voertuig en voor de definitie van onder deze

verordening vallende bussen vast te stellen.

Or. en

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van goederen bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, waarvoor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt 2.1 van bijlage I bij deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening;

Amendement

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

Or. en

Amendement 33

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

n bis) "bus": een voertuig van de categorieën M2 en M3 bestemd voor het vervoer van personen, waarvan de technische criteria overeenkomstig artikel 2, lid 2 bis, zijn vastgesteld.

Or. en

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**b) de overeenkomstig artikel 5
bepaalde factor voor emissievrije en
emissiearme voertuigen.**

Schrappen

Or. en

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 5

Schrappen

Emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen

**1. Vanaf 2020 en in elk
daaropvolgend kalenderjaar bepaalt de
Commissie, door middel van de in
artikel 10, lid 1, bedoelde
uitvoeringshandelingen, voor elke
fabrikant de in artikel 4, onder b),
bedoelde factor voor emissievrije en
emissiearme voertuigen voor het
voorgaande kalenderjaar.**

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

***De factor voor emissievrije en
emissiearme voertuigen wordt berekend***

overeenkomstig punt 2.3 van bijlage I.

2. Voor de toepassing van lid 1 worden de emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen als volgt geteld:

- a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig telt als twee voertuigen;**
- b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO₂-emissies ervan en de emissiedrempel van 350 g CO₂/km.**

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

Or. en

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – alinea 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

- a) de in artikel 1, onder a) of b), bedoelde CO₂-reductiedoelstelling, naargelang het geval;

Amendement

- a) de in artikel 1, **lid 1**, onder a) of b), bedoelde CO₂-reductiedoelstelling, naargelang het geval;

Or. en

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 6 bis (nieuw)

Artikel 6 bis

Bindend minimumaantal emissievrije en emissiearme voertuigen voor fabrikanten

1. Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit in deze sector en het voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt en in de infrastructuur van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, stelt deze verordening als volgt een bindend minimumaantal emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van fabrikanten vast:

a) 10 % met ingang van 1 januari 2025;

b) 35 % met ingang van 1 januari 2030.

2. Om aan die streefdoelen te voldoen, is de verordening ook van toepassing op voertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de onder a) tot en met d) van artikel 2, lid 1, beschreven kenmerken hebben, inclusief werkvoertuigen.

3. Om aan het in lid 1, onder b), bedoelde streefdoel van 2030 te voldoen en om fabrikanten voldoende flexibiliteit te verschaffen zonder de doelstelling van deze verordening in gevaar te brengen, worden vroege innovatoren beloond volgens de volgende formule:

$$ZLEV2030 = 0,35 - [(ZLEV2025 - 0,10) * 0,5]$$

waarbij – ZLEV2030 het bindende streefdoel van 2030 van een fabrikant is;

– ZLEV2025 het aantal ZLEV (emissievrije en emissiearme voertuigen) in het wagenpark van deze fabrikant in 2025 is.

Or. en

Motivering

Om volledig in overeenstemming te zijn met de Overeenkomst van Parijs, zou ten minste 35 % van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie tegen 2030 emissievrij moeten zijn. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten deze doelstelling halen, is investeringszekerheid vereist; daarin kan worden voorzien door een flexibel doch bindend streefdoel voor 2030 voor emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in te voeren.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De emissiekredieten worden in het tijdvak 2019 tot en met 2029 verworven. Om te bepalen of de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling voor 2025 heeft nageleefd, worden echter uitsluitend de in het tijdvak 2019 tot en met 2024 verworven kredieten in aanmerking genomen.

Amendement

De emissiekredieten **en -schulden** worden in het tijdvak 2019 tot en met 2029 verworven **overeenkomstig punt 5.2 van bijlage I**. Om te bepalen of de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling voor 2025 heeft nageleefd, worden echter uitsluitend de in het tijdvak 2019 tot en met 2024 verworven kredieten **en schulden** in aanmerking genomen.

Or. en

Motivering

Het is van belang tevens door fabrikanten in het tijdvak 2019 tot en met 2024 verworven potentiële emissieschulden in aanmerking te nemen.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Kredieten kunnen zonder beperking worden verworven, maar overeenkomstig punt 5.3 van bijlage I wordt een grens vastgesteld aan de totale schuld die een fabrikant in de tijdvakken 2019 tot en met 2024 en 2025 tot en met 2029 kan verwerven.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De emissieschulden worden in het tijdvak 2025 tot en met 2029 verworven, maar de totale schuld mag niet meer bedragen dan 5 % van de specifieke emissiedoelstelling voor de fabrikant voor 2025, vermenigvuldigd met het aantal zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in dat jaar ("emissieschuldlimiet").

Amendement

Schrappen

Or. en

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in 2019 en elk daaropvolgend kalenderjaar tot en met 2024 verworven emissiekredieten en -schulden worden, indien aanwezig, van het ene kalenderjaar op het andere overgedragen tot en met 2025, wanneer eventuele resterende emissieschulden moeten zijn weggewerkt.

Amendement

Or. en

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het in lid 1, onder a), bedoelde CO₂-reductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies en de onder a) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onder b) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030.

Amendement

2. Het in lid 1, onder a), bedoelde CO₂-reductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel 1, **lid 1**, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies en de onder a) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onder b) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030.

Or. en

Amendement 43

**Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – lid 1 – inleidende formule**

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:

Amendement

1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie **de fabrikant** een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:

Or. en

Amendement 44

**Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie zorgt ervoor dat de bijdrage voor overtollige emissies altijd hoger is dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen als bedoeld in artikel

1, lid 1, te verwezenlijken.

Or. en

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.

Amendement

4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. ***Die bijdragen worden uitsluitend gebruikt ter ondersteuning van in nauwe samenwerking met de sociale partners uitgevoerde programma's, ter bevordering van de rechtvaardige overgang van de automobielsector naar emissievrije mobiliteit en ter bevordering van innovatieve oplossingen die de snelle inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen stimuleren.***

Or. en

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening met die afwijkingen.

Amendement

2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant ***en, indien nodig, bij de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van 2019*** rekening met die afwijkingen.

Or. en

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie stelt nadere voorschriften vast betreffende de procedures voor het melden van dergelijke afwijkingen en voor de wijze waarop daarmee rekening wordt gehouden bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies. ***Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.***

Amendement

3. De Commissie stelt ***overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast om deze verordening aan te vullen door*** nadere voorschriften vast ***te stellen*** betreffende de procedures voor het melden van dergelijke afwijkingen en voor de wijze waarop daarmee rekening wordt gehouden bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies ***en de referentiewaarden van de CO₂-emissies van 2019.***

Or. en

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – alinea 1 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) vanaf 2020: voor elke fabrikant zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissie in het voorgaande kalenderjaar voor elke overeenkomstig punt 1 van bijlage I gedefinieerde subgroep voertuigen;

Or. en

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) vanaf 2020: ***de*** in artikel 5 bedoelde ***factor voor*** emissievrije en emissiearme

b) vanaf 2020: ***voor elke fabrikant zijn*** in artikel 6 bedoelde ***specifieke minimumaantal*** emissievrije en

voertuigen;

emissiearme voertuigen *in het voorgaande kalenderjaar*;

Or. en

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – alinea 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) van 2020 tot en met 2030: voor elke fabrikant het CO₂-reductietraject, de emissiekredieten en, **vanaf 2026**, de emissieschulden in het voorgaande jaar, als bedoeld in artikel 7;

Amendement

d) van 2020 tot en met 2030: voor elke fabrikant het CO₂-reductietraject, de emissiekredieten en de emissieschulden in het voorgaande jaar, als bedoeld in artikel 7;

Or. en

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – alinea 1 – letter f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

f bis) vanaf 2020: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle in het voorgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor elke overeenkomstig punt 1 van bijlage I gedefinieerde subgroep voertuigen.

Or. en

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lijst die uiterlijk op 31 oktober 2020

De lijst die uiterlijk op 31 oktober 2020

wordt bekendgemaakt, bevat de in artikel 1 bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies.

wordt bekendgemaakt, bevat de in artikel 1 bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies **en de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor elke overeenkomstig punt 1 van bijlage I gedefinieerde subgroep voertuigen.**

Or. en

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste **niet-persoonsgebonden** gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

Amendement

2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat – **inclusief voor derden ten behoeve van onafhankelijke tests** – robuuste gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

Or. en

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie stelt uiterlijk 31 december 2019 overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast voor de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg om ervoor te zorgen dat de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen op de weg de krachtens Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens met niet meer dan maximaal 10 %

overschrijden. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant en, indien nodig, bij de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van 2019 rekening met elke afwijking die deze drempel overschrijdt.

Or. en

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen **de** in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde **maatregelen** vaststellen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Amendement

3. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde **voorschriften betreffende de procedures voor het rapporteren van gegevens over werkelijke CO₂-emissies en energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen** vaststellen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Or. en

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer de in Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan vastgestelde typegoedkeuringsprocedures zodanig worden gewijzigd dat het niveau van de CO₂-emissies van de overeenkomstig dit lid bepaalde representatieve voertuigen met meer dan 5 g CO₂/km **toe- of afneemt**, past

Amendement

Wanneer de in Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan vastgestelde typegoedkeuringsprocedures zodanig worden gewijzigd dat het **cumulatieve effect een toename of afname zou inhouden van het** niveau van de CO₂-emissies van de overeenkomstig dit lid

de Commissie, overeenkomstig artikel 10, lid 2, punt b), een correctie op de in artikel **II**, lid 1, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies toe, die met de in punt 2 van bijlage II vermelde formule wordt berekend.

bepaalde representatieve voertuigen met meer dan 5 g CO₂/km, past de Commissie, overeenkomstig artikel 10, lid 2, punt b), een correctie op de in artikel **10**, lid 1, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies toe, die met de in punt 2 van bijlage II vermelde formule wordt berekend, **en past zij de specifieke emissiedoelstellingen aan die van toepassing zijn in de kalenderjaren volgend op de inwerkingtreding van de gedelegeerde handelingen waarin de waarden zijn aangepast.**

Or. en

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 vast te stellen CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 **en** de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietstelsel; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Amendement

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 vast te stellen CO₂-reductiedoelstelling voor 2030, de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens **evenals de mogelijkheid CO₂-normen voor motoren in te voeren ter aanvulling op de CO₂-reductiedoelstellingen die op het voertuig als geheel worden toegepast.** Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietstelsel; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat,

indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU.

Or. en

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie wordt bijgestaan door het *xxx-comité*, ingesteld bij **Verordening (EU) 2018/... [governance]**. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

Amendement

1. De Commissie wordt bijgestaan door het **Comité klimaatverandering**, ingesteld bij **artikel 26 van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis}**. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

^{1 bis} Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13).

Or. en

Motivering

Het voorstel behoudt de bestaande comitéstructuur en is in overeenstemming met de nieuwe verordening over de governance van de energie-unie, dat het Comité klimaatverandering moet worden gehandhaafd voor de afzonderlijke stukken klimaatwetgeving.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in artikel 10, lid 2, en artikel 12, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement

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

Or. en

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

2.3. Berekening van de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen, bedoeld in artikel 5

Voor elke fabrikant en elk kalenderjaar wordt de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) als volgt berekend:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ met een minimum van 0,97

waarbij

V = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen

Amendement

Schrappen

overeenkomstig artikel 4, onder a);

Vconv = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a), en met uitzondering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;

Vzlev = de som van Vin en Vout, waarbij

met als de som van alle nieuwe emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen met de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), bedoelde kenmerken;

CO_{2v} = de specifieke CO₂-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig v, bepaald overeenkomstig punt 2.1;

Vout = het totale aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, vermenigvuldigd met 2, en met een maximum van 1,5 % van Vconv.

Or. en

Amendement 63

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – punt 2 – punt 2.6**

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>
$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{AM_{5-LH} \times PL_{5-LH}}$
<i>Amendement</i>
$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg} \times share_{,sg})}{\sum_{sg} AM_{sg} \times PL_{sg} \times share_{,sg}}$

Or. en

Amendement 64

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.6 – alinea 1 – deel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

AM5-LH = de voor subgroep 5-LH in tabel 4 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand;

Schrappen

Or. en

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.6 – alinea 1 – deel 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

sharesg = zoals bepaald in punt 2.4;

Or. en

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.6 – alinea 1 – deel 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

$\sum sg =$ *de som van alle subgroepen;*

Or. en

Amendement 67

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 2 – punt 2.6 – alinea 1 – deel 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

PL5-LH = de voor subgroep 5-LH in punt 2.5, tabel 3, gespecificeerde waarde voor de belasting;

Schrappen

Or. en

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 2 – punt 2.7 – alinea 1 – deel 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

$CO_2 = ZLEV \times \sum sg \textit{ sharesg} \times MPW_{sg} \times \textit{ avgCO2sg}$

$CO_2 = \sum sg MPW_{sg} \times \textit{ avgCO2sg}$

Or. en

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – punt 2 – punt 2.7 – alinea 1 – deel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ZLEV = zoals bepaald in punt 2.3;

Schrappen

Or. en

Amendement 70

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 2 – punt 2.7 – alinea 1 – deel 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

sharesg = zoals bepaald in punt 2.4;

Amendement

Schrappen

Or. en

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 5 – punt 5.1 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

5.1. Berekening van het CO₂-
reductietraject voor emissiekredieten

Amendement

5.1. Berekening van het CO₂-
reductietraject voor emissiekredieten en -
schulden

Or. en

Amendement 72

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 5 – punt 5.3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De emissieschuldlimiet (limCO₂) voor
elke fabrikant is als volgt gedefinieerd:

Amendement

De emissieschuldlimiet (limCO₂) voor
elke fabrikant is als volgt gedefinieerd:

***Voor de kalenderjaren van 2019 tot en
met 2025:***

limCO₂ = rCO₂sg × 0,05 × V2019

waarbij

rCO₂sg = zoals bepaald in punt 3;

***V2019 = het aantal nieuwe zware
bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in***

2019, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).

Voor de kalenderjaren van 2026 tot en met 2030:

$$\text{limCO}_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

waarbij

T₂₀₂₅ = de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant voor 2025;

V₂₀₂₅ = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in 2025, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).

$$\text{limCO}_2 = T_{2025} \times 0,03 \times V_{2025}$$

waarbij

T₂₀₂₅ = de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant voor 2025;

V₂₀₂₅ = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in 2025, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).

Or. en

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 5 – punt 5.4

Door de Commissie voorgestelde tekst

5.4. Vóór 2025 verworven emissiekredieten

De in 2025 verworven emissiekredieten worden verminderd met een bedrag (redCO₂) dat overeenkomt met de vóór 2025 verworven emissiekredieten, wat voor elke fabrikant als volgt wordt bepaald:

waarbij

min = het minimum van de twee tussen haakjes vermelde waarden;

= de som van de kalenderjaren 2019 tot en met 2024;

dCO₂2025 = de overeenkomstig punt 5.2

Amendement

Schrappen

*bepaalde emissieschulden voor 2025;
cCO₂Y = de overeenkomstig punt 5.2
bepaalde emissiekredieten voor het
kalenderjaar Y.*

Or. en

TOELICHTING

De Unie en haar lidstaten hebben zich verbonden tot de Overeenkomst van Parijs, die tot doel heeft de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur te beperken tot ruim onder de 2 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk, waarbij ernaar wordt gestreefd de temperatuurstijging te beperken tot 1,5 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk. De vervoersector, waarvan de emissies toenemen en in 2016 neerkwamen op 25 % van de totale broeikasgasemissies in de EU, moet een aanzienlijk deel van de inspanningen van de EU tegen de klimaatverandering leveren. De decarbonisatie van de vervoersector moet worden versneld en broeikasgas- en verontreinigende emissies van het vervoer moeten uiterlijk tegen 2050 tot nul zijn teruggebracht.

Het vaststellen van CO₂-emissievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen heeft de potentie om CO₂-emissies te verminderen en zo bij te dragen tot de vermindering van broeikasgasemissies en de afzwakking van de klimaatverandering. Bovendien levert het aanzienlijke brandstofbesparingen op voor vervoerondernemers, wordt een hoog niveau van innovatie en een sterke technologische voortrekkersrol voor EU-fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen gehandhaafd en worden aanzienlijke verbeteringen van de luchtkwaliteit teweeggebracht.

De rapporteur meent dat het verlagen van CO₂-emissies door het wegvervoer essentieel is om te voldoen aan de doelstelling van de Unie om op de meest kostenefficiënte wijze in 2030 haar broeikasgasemissies met ten minste 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/842 [verordening inzake de verdeling van de inspanningen]. Vertragingen in deze sector zouden aanzienlijke inspanningen van andere sectoren, waaronder de landbouw, vereisen om onze verbintenissen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs na te komen.

CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen waren goed voor ongeveer 6 % van de totale EU-broeikasgasemissies in 2015. Zonder EU-optreden neemt dit aandeel tussen 2015 en 2030 naar verwachting verder toe met 6 %. De Europese Commissie erkende in haar strategie voor het verminderen van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van 2014 al dat CO₂-emissietrends van zware bedrijfsvoertuigen onhoudbaar zijn op de middellange en langere termijn; zij pleitte dan ook voor een "stapsgewijze" benadering voor de regulering van CO₂-emissies in deze sector. Na Verordening (EU) 2017/2400 [certificering] en Verordening (EU) 2018/956 [monitoring en rapportering] is deze verordening het laatste en belangrijkste stuk wetgeving voor de vaststelling van CO₂-emissievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. De rapporteur steunt de door de Commissie bepleite benadering voor de invoering van CO₂-emissievoorschriften voor de meest vervuilende voertuigen als een eerste stap, alvorens het toepassingsgebied in de nabije toekomst naar alle categorieën zware bedrijfsvoertuigen uit te breiden.

Belangrijke markten voor zware bedrijfsvoertuigen, zoals de Verenigde Staten, Canada, Japan en China, hebben onlangs voorschriften voor vermindering van brandstofverbruik en/of CO₂-emissies voor zware bedrijfsvoertuigen ingevoerd om innovatie te stimuleren en te zorgen voor de snelle ontwikkeling en inzet van emissievrije en emissiearme technologieën in deze sector. Om aan deze toenemende wereldwijde concurrentiedruk tegemoet te komen, moeten EU-fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen snel investeren in emissievrije en emissiearme technologieën. Om te voorkomen dat zulke investeringen alleen worden gericht op niet-EU-

markten waar regels zijn vastgesteld om emissies te verminderen, moeten EU-voorschriften voor vermindering van emissies volgen.

De rapporteur is van mening dat het bepalen van het juiste ambitieniveau voor CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van groot belang is om een duidelijk signaal aan fabrikanten af te geven om tijdig in uitstootbeperkende technologieën te investeren. Volgens de effectbeoordeling van de Europese Commissie is een CO₂-reductiedoelstelling van -20 % voor 2025 (ten opzichte van het referentiescenario van 2019) niet alleen technologisch haalbaar maar resulteert dit ook in zeer grote netto economische en sociale voordelen. Hierdoor zouden vervoerondernemers tussen 33 002 en 37 589 nettobesparingen kunnen genieten in de eerste vijf jaar van gebruik van een vrachtwagen, terwijl CO₂- en luchtverontreinigende emissies aanzienlijk worden verminderd. Om ervoor te zorgen dat EU-vervoerondernemers deze voordelen volledig kunnen benutten, moeten lacunes zoals "superkredieten" worden vermeden. Zulke maatregelen zouden namelijk de doeltreffende emissiereducerende effecten van de doelstellingen in het gedrang kunnen brengen en zelfs tot voertuigen met hogere emissies en groter verbruik op de markt na 2025 kunnen leiden.

De rapporteur acht het essentieel dat de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 [certificering] bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik de werkelijke prestaties van zware bedrijfsvoertuigen correct weerspiegelen. Elke afwijking zou ingrijpende gevolgen hebben voor vervoerondernemers, de luchtkwaliteit en de klimaatverandering. De rapporteur is van mening dat de invoering van een conformiteitstest tijdens het gebruik en op de weg nodig is om ervoor te zorgen dat de gecertificeerde CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen representatief zijn voor de werkelijkheid.

De rapporteur erkent de specifieke kenmerken van de markt voor zware bedrijfsvoertuigen. Met name is de ontwikkeling van emissievrije technologieën niet zo vergevorderd als voor personenauto's, vooral als het gaat om vrachtwagens voor langeafstandsvervoer. Aan de andere kant is de markt voor emissievrije regionale en stedelijke bestelwagens snel aan het veranderen, aangezien de kosten van deze voertuigen naar verwachting binnen de komende vijf jaar gelijk zullen zijn aan die van dieselveertuigen in Europa. De rapporteur ziet er een duidelijk ecologisch en economisch belang in om zulke voertuigen zodra zij verkrijgbaar zijn in de handel te brengen. Daarom is hij van mening dat deze verordening zowel in 2025 als in 2030 een bindend minimumaantal emissievrije en emissiearme voertuigen voor elke fabrikant zou moeten invoeren. Dit minimumaantal zou moeten worden bepaald met het oog op investeringszekerheid voor de snelle inzet van zulke voertuigen op de markt van de Unie en voor de ontwikkeling van passende laadinfrastructuur; daarbij zouden vroege innovatoren moeten worden beloond voor hun inspanningen om emissievrije en emissiearme voertuigen zo snel mogelijk op de markt te brengen. Dit bindende minimumaantal zou ook van toepassing moeten zijn op andere voertuigen van categorie N dan de in de voorgestelde verordening vastgestelde vier subgroepen. Deze stapsgewijze benadering zou het voordeel hebben te voorzien in grote investeringszekerheid alsook in een duidelijk signaal om niet te talmen met het op de markt brengen van dergelijke voertuigen bij gebrek aan CO₂-reductievereisten.

Een toenemend aantal overheidsinstanties en openbaarvervoerbedrijven stappen over op emissievrije bussen, omdat ze bezorgd zijn over de verslechtering van de luchtkwaliteit in tal van Europese steden. In deze context, en rekening houdend met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, zoals eisen inzake overheidsopdrachten, wordt het aandeel elektrische

bussen in het EU-wagenpark van stadsbussen verondersteld in 2030 ongeveer 60 % te bedragen. Met het oog op het passende niveau van het aanbod op de markt van de Unie is het volgens de rapporteur aangewezen om 2030 vast te stellen als datum waarop alle nieuwe bussen die op de EU-markt worden gebracht emissievrij zouden moeten zijn.