



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Algemene context**

De EU heeft zich ten doel gesteld om de wereldwijde klimaatverandering te beperken tot een temperatuursstijging van 2 °C boven de pre-industriële niveaus. Om deze doelstelling te kunnen halen, dient de wereldwijde uitstoot tegen 2020 een piek te hebben bereikt en tegen 2050 wereldwijd met ten minste 50 % te zijn gedaald ten opzichte van 1990. De Europese Raad heeft, in de context van de vereiste reducties voor de ontwikkelde landen als groep, de EU-doelstelling herbevestigd om tegen 2050 een reductie van 80 % tot 95 % te bereiken ten opzichte van 1990.

Met het huidige beleid zou tegen 2050 slechts een BKG-emissiereductie van ongeveer 40 % worden bereikt. In de mededeling van de Commissie *'Een routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050'*¹ wordt uiteengezet hoe de 2050-doelstelling van een reductie van de EU-emissies met 80 % op de meest kosteneffectieve wijze kan worden gehaald. Uit de routekaart blijkt dat elke economische sector een bijdrage moet leveren en afhankelijk van het scenario dienen de vervoersemissies tegen 2030 tussen +20 % en -9 % te bedragen ten opzichte van 1990 en tegen 2050 gedaald te zijn met 54 % tot 67 %².

Terwijl de emissies in de meeste sectoren dalen, zijn in een paar sectoren, zoals die van het wegvervoer, de emissies snel gestegen: tussen 1990 en 2008 zijn de emissies van het wegvervoer met 26 % toegenomen. In 2008 werd ongeveer 70 % van de totale CO₂-emissies in de vervoerssector veroorzaakt door het wegverkeer³. Hierdoor is deze sector de op één na grootste bron van broeikasgasemissies in de EU en veroorzaakt deze ongeveer een vijfde van de totale CO₂-emissies in de EU.

In maart 2011 heeft de Commissie het *'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem'* aangenomen. Hierin wordt een strategie uiteengezet die erop gericht is tegen 2050 een reductie van de broeikasgasemissies in de vervoerssector van 60 % te verwezenlijken.

- **De verordening**

In Verordening (EU) nr. 510/2011 wordt het kader vastgesteld voor de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe bestelwagens tot 2020. De verordening kent twee uitvoeringsfasen. In de eerste fase, tot en met 2017, wordt vastgesteld hoe moet worden voldaan aan de doelstellingen. In de tweede fase, tot en met 2020, dient de doelstelling van kracht te worden via de uitvoering van de nodige modaliteiten, die via een evaluatie worden vastgesteld. De Commissie wordt verzocht de haalbaarheid van de 2020-doelstelling voor bestelwagens te bevestigen. Deze doelstelling is via de medebeslissingsprocedure vastgesteld en wordt, afgezien van de bevestiging ervan, niet heroverwogen in de evaluatie.

¹ COM/2011/0112 definitief.

² Uitgezonderd internationale maritieme emissies.

³ *Het vervoer in de EU in cijfers 2011*, Europese Commissie.

Het niet vaststellen of uitvoeren van de modaliteiten heeft negatieve gevolgen voor de autofabrikanten en leveranciers van onderdelen, die zekerheid nodig hebben met betrekking tot de technologie en voertuigen die nodig zijn om de doelstelling te halen.

Modaliteiten zijn uitvoeringsaspecten waarmee bepaald wordt hoe de emissiedoelstellingen worden bereikt. Tot de belangrijkste modaliteiten in deze verordening behoren de grenswaardencurve, die bepaald wordt op basis van de nutsparameter, en de functie waarmee het verband tussen de nutsparameter en de CO₂-emissies wordt berekend (waarbij de vorm en helling worden vastgesteld). Voorts betreft het onder meer de regeling inzake bijdragen voor buitenmatige emissies, eco-innovaties, afwijkingen, groepsvorming, het geleidelijk invoeren van de doelstellingen en de toewijzing van superkredieten met een beperkte duur.

2. OVERLEG MET DE BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Overleg met de belanghebbende partijen

- *Externe deskundigheid*

De externe studie⁴ 'Steun voor de herziening van Verordening (EU) nr. 510/2011 betreffende CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen'⁵ is de belangrijkste analyse waarop dit voorstel is gebaseerd. In de studie worden verschillende modaliteiten en de kosten ervan beoordeeld. De totale gevolgen van de 2020-doelstelling zijn beoordeeld aan de hand van het PRIMES-TREMOVE-model.

- *Raadpleging van belanghebbende partijen*

De belanghebbende partijen zijn formeel geraadpleegd via een onlinevragenlijst en een vergadering. Hun inbreng is meegewogen bij het beoordelen van de verschillende opties voor het reguleren van de CO₂-emissies van lichte voertuigen.

- Raadpleging van het publiek

In de herfst van 2011 werd het publiek online geraadpleegd. Uit de antwoorden blijkt dat de regulering van de emissies van lichte voertuigen in het algemeen belangrijk wordt gevonden, moet geschieden overeenkomstig de BKG-langetermijndoelstellingen, gebaseerd moet zijn op nieuwe gemiddelde voertuigemissies en technologisch neutraal moet zijn. Over de vraag of de huidige wetgeving goed functioneert, waren de meningen sterk verdeeld. Velen lijken immers van mening te zijn dat de huidige wetgeving niet robuust genoeg is. Er is veel steun voor het vaststellen van doelstellingen voor na 2020, ongeacht de mogelijke uitvoering van andere maatregelen. De resultaten van de openbare raadpleging werden samengevat en gepubliceerd⁶.

- Vergadering met belanghebbende partijen

Op 6 december 2011 werd een vergadering gehouden met de belanghebbende partijen. De voorlopige conclusies van de studie werden daar voorgesteld en de presentaties die op deze

⁴ In het kader raamovereenkomst ENV.C.3/FRA/2009/0043 betreffende voertuigemissies.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

vergadering werden gegeven en een samenvatting van de discussie werden gepubliceerd⁷. De deelnemers waren het op geen enkel punt grondig oneens met de voorgestelde analyse. Ngo's voerden aan dat de doelstellingen moeten worden aangescherpt omdat de kosten lager zijn dan eerst werd aangenomen en de emissies aanzienlijk lager zijn dan werd verwacht.

De effectbeoordeling

Er is een gezamenlijke effectbeoordeling uitgevoerd voor het huidige voorstel en een gelijkwaardig voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009. Bij het identificeren van de beleidsopties is een brede aanpak gehanteerd. Er werd met name aandacht besteed aan problemen met betrekking tot de wetgeving, tot de uitvoering ervan en aan problemen die aan bod kwamen in de studies waarin werd onderzocht hoe de wetgeving doeltreffender kan worden gemaakt. De volgende elementen zijn onderzocht:

- a) de 'niets doen'-optie;
- b) de bevestiging van de haalbaarheid van de 2020-doelstelling voor bestelwagens;
- c) modaliteiten voor het halen van de doelstellingen voor bestelwagens;
- d) vereenvoudiging en beperking van de administratieve last;
- e) aanpassing aan de nieuwe testcyclus;
- f) de vorm en de strengheid van de wetgeving na 2020.

Op basis van de analyse van de economische, maatschappelijke en milieueffecten van verschillende modaliteiten zijn uit de effectbeoordeling de volgende conclusies getrokken:

- De 2020-doelstelling van 147 g/km voor bestelwagens is haalbaar tegen een lagere kostprijs.
- Als nutsparameter moet 'massa' gehanteerd blijven worden; de grenswaardencurve moet lineair blijven en de hellingshoek van de curve dient 100 % te bedragen.
- De bijdrage voor buitenmatige emissies dient te worden gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.
- De afwijkingsprocedure moet worden vereenvoudigd door een de-minimisvrijstelling van de CO₂-doelstelling voor de kleinste fabrikanten in te voeren. Daarnaast moet er meer flexibiliteit worden toegestaan met betrekking tot de datum waarop kleinschalige vrijstellingen worden verleend.

3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

De EU is, in het kader van de milieubepalingen in het Verdrag, al eerder op dit gebied actief geweest, met name toen zij Verordening (EU) nr. 510/2011 heeft vastgesteld. Daarnaast noodzaakt de interne markt tot een aanpak op EU-niveau in plaats van op lidstaatniveau

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

teneinde gemeenschappelijke eisen in de hele EU vast te stellen en de kosten voor de fabrikanten zo veel mogelijk te beperken.

De vaststelling van het voorstel heeft niet de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

Samenvatting van de voorgestelde maatregel

In het voorstel wordt bevestigd dat de 2020-doelstelling van gemiddeld 147 g CO₂/km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen haalbaar is. Voorgesteld wordt de volgende modaliteiten vast te stellen om de doelstelling te halen:

- De nutsparameter blijft de massa van het voertuig in rijklare toestand.
- De grenswaardencurve blijft lineair, met een hellingshoek van 100 % ten opzichte van de uitgangssituatie.
- Fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren, worden vrijgesteld van de verplichting om hun specifieke emissiedoelstelling te behalen.
- De datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist, mag flexibeler worden bepaald.
- Eco-innovaties worden behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast.
- De bijdrage voor buitenmatige emissies blijft gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.

Aangezien het bedrijfsleven gebaat is bij informatie over het regelgevingskader na 2020, wordt in het voorstel in een nieuwe evaluatie voorzien, die uiterlijk op 31 december 2014 moet plaatsvinden.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor het voorstel zijn geen aanvullende financiële middelen nodig.

5. OPTIONELE ELEMENTEN

- Evaluatie-/herzienings-/uitdovingsclausule

Het voorstel omvat een evaluatieclausule.

- Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet bijgevolg worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité (⁸),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's (⁹),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 13, lid 1, van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken¹⁰ wordt de Commissie verzocht de modaliteiten voor het behalen van de 2020-doelstelling van 147 g/km te evalueren, met inbegrip van de formules in bijlage I en de afwijkingen in artikel 11, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd. Het voorstel om de verordening te wijzigen moet met betrekking tot concurrentie zo neutraal mogelijk, sociaal billijk en duurzaam zijn.
- (2) Gelet op de controle van de naleving van de doelstelling van 147 g CO₂/km dient te worden verduidelijkt dat de CO₂-emissies nog steeds moeten worden gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6)

⁸ PB C , , blz.

⁹ PB C , , blz.

¹⁰ PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1.

en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie¹¹ en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen en innoverende technologieën.

- (3) Volgens de in het kader van de effectbeoordeling uitgevoerde technische analyse zijn de technologieën om de doelstelling van 147 g CO₂/km te behalen beschikbaar en kunnen de vereiste reducties tegen lagere kosten worden gerealiseerd dan geraamd werd in de eerdere analyse die voor de vaststelling van Verordening (EU) nr. 510/2011 werd uitgevoerd. Bovendien is het verschil tussen de huidige gemiddelde specifieke CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en de doelstelling kleiner geworden. Daarom is bevestigd dat de tegen 2020 te behalen doelstelling van 147 g CO₂/km haalbaar is.
- (4) Rekening houdend met de onevenredige gevolgen die naleving van de specifieke emissiedoelstellingen voor de kleinste fabrikanten met zich zou meebrengen gezien het praktische nut van het voertuig, de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO₂-reductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, zijn fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor buitenmatige emissies.
- (5) De procedure voor het verlenen van de afwijking aan kleine fabrikanten wordt vereenvoudigd opdat de fabrikanten meer flexibiliteit wordt geboden met betrekking tot de datum van de afwijkingsaanvraag en de Commissie met betrekking tot het nemen van een besluit tot verlening ervan.
- (6) Om de automobielenindustrie in staat te stellen langetermijninvesteringen te doen en te innoveren is het wenselijk informatie te verschaffen over de manier waarop de verordening voor de periode na 2020 gewijzigd moet worden. Deze informatie dient gebaseerd te zijn op een beoordeling van het vereiste reductiepercentage in overeenstemming met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie en de gevolgen voor de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reducerende technologieën voor auto's. Het is daarom wenselijk dat deze elementen worden geëvalueerd, de Commissie verslag uitbrengt en er passende voorstellen worden gedaan voor doelstellingen na 2020.
- (7) In artikel 13, lid 3, wordt de Commissie verzocht een rapport te publiceren over de beschikbaarheid van gegevens over voetafdruk en laadvermogen en over het gebruik daarvan als nuttige parameters voor de formules in bijlage I. Aangezien deze gegevens beschikbaar zijn en de potentiële toepassing ervan in de effectbeoordeling is beoordeeld, is geconcludeerd het kosteneffectiever is om de massa in rijklare toestand als nutsparameter te blijven hanteren voor de 2020-doelstelling voor lichte bedrijfsvoertuigen.
- (8) Het is wenselijk bij het vaststellen van de doelstelling te blijven uitgaan van het lineaire verband tussen het praktische nut van het lichte bedrijfsvoertuig en de CO₂-emissiedoelstelling ervan zoals is vastgesteld in de formules in bijlage I. Op deze manier kunnen immers de diversiteit van de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen en het vermogen van fabrikanten om tegemoet te komen aan uiteenlopende consumentenbehoeften behouden worden, en kan onrechtmatige

¹¹ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

concurrentieverstoring dus vermeden worden. Het is echter wenselijk om de aanpak aan te passen aan de meest recente gegevens over de inschrijving van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

- (9) De Commissie heeft de beschikbaarheid van voetafdrukgegevens en de toepassing ervan als nutsparameter in de formules in bijlage I beoordeeld. Deze gegevens zijn beschikbaar en de potentiële toepassing ervan is in de effectbeoordeling beoordeeld, op basis waarvan is geconcludeerd dat massa de nutsparameter moet zijn in de formules voor de 2020-doelstelling.
- (10) In de verordening is bepaald dat de Commissie de testprocedures aan een effectbeoordeling onderwerpt om deze in overeenstemming te brengen met de daadwerkelijke CO₂-emissies van auto's. Dit geschiedt via de ontwikkeling van de 'World Light Duty Test'-procedure in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, maar deze is nog niet afgerond. Daarom zijn in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009 emissiegrenswaarden voor 2020 opgenomen die gemeten zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008. Wanneer de testprocedures worden gewijzigd, moeten de in bijlage I opgenomen grenswaarden worden aangepast teneinde vergelijkbare strengheid te waarborgen voor de fabrikanten en voertuigcategorieën.
- (11) Verordening (EU) nr. 510/2011 dient bijgevolg dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 510/2011 wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 1, lid 2, komt als volgt te luiden:
 - '2. In deze verordening is vastgesteld dat vanaf 2020 de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen moeten worden beperkt tot 147 g CO₂/km voor in de Unie ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen ervan, en met behulp van innoverende technologie.'
- (2) Aan artikel 2 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:
 - '4. Artikel 4, artikel 8, lid 4, onder b) en c), artikel 9 en artikel 10, lid 1, onder a) en c), zijn niet van toepassing op een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen minder dan 500 in de EU in het voorgaande kalenderjaar ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen heeft geproduceerd.'
- (3) In artikel 11, lid 3, wordt de laatste zin geschrapt.
- (4) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 komt als volgt te luiden:

'Uiterlijk op 31 december 2014 evalueert de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen van deze verordening teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen voor de periode na 2020.'

(b) Lid 6 wordt als volgt gewijzigd:

- de tweede alinea wordt geschrapt;
- de derde alinea komt als volgt te luiden:

'Om rekening te houden met eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies, past de Commissie de in bijlage I vermelde formules bij gedelegeerde handelingen aan overeenkomstig artikel 15 en onder de voorwaarden van de artikelen 16 en 17, waarbij zo veel mogelijk wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.'

(5) In bijlage I, punt 1, wordt het volgende punt c) toegevoegd:

'c) vanaf 2020:

indicatieve specifieke CO₂-emissies = $147 + a \times (M - M_0)$

waarbij:

M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)

M₀ = de overeenkomstig artikel 13, lid 2, vastgestelde waarde

a = 0,096.'

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter