

Woensdag, 8 juni 2022

P9_TA(2022)0234

CO2-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen *I**

Amendementen van het Europees Parlement aangenomen op 8 juni 2022 op het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) ⁽¹⁾

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

(2022/C 493/25)

Amendement 1**Voorstel voor een verordening****Overweging 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (1) De Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, is in november 2016 in werking getreden. De partijen zijn overeengekomen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het niveau van het pre-industriële tijdperk te houden, en te streven naar een maximale temperatuurstijging van 1,5 °C boven dit pre-industriële niveau.

Amendement

- (1) De Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, is in november 2016 in werking getreden. De partijen zijn overeengekomen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het niveau van het pre-industriële tijdperk te houden, en te streven naar een maximale temperatuurstijging van 1,5 °C boven dit pre-industriële niveau. **Met de goedkeuring van het klimaatakkoord van Glasgow in november 2021 hebben de partijen erkend dat door de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur te beperken tot 1,5 °C boven het pre-industriële niveau de risico's en gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk beperkt kunnen worden, en hebben zij afgesproken om tegen eind 2022 hun streefcijfers voor 2030 aan te scherpen teneinde de klimaatactie in dit kritieke decennium te versnellen en de ambitiekloof met de doelstelling van 1,5 °C te overbruggen.**

⁽¹⁾ De zaak werd voor interinstitutionele onderhandelingen terugverwezen naar de bevoegde commissie op grond van artikel 59, lid 4, vierde alinea, van het Reglement (A9-0150/2022).

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 2
Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (2) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs staan centraal in de mededeling over de Europese Green Deal ⁽²³⁾, die de Commissie op 11 december 2019 heeft goedgekeurd. In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid en het sociaal en economisch welzijn van de burgers van de Unie, is de Europese Green Deal alleen maar noodzakelijker en waardevoller geworden.

⁽²³⁾ Mededeling van de Commissie — De Europese Green Deal, COM(2019)0640 van 11 december 2019.

Amendement

- (2) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs staan centraal in de mededeling over de Europese Green Deal ⁽²³⁾, die de Commissie op 11 december 2019 heeft goedgekeurd. **Het Europees Parlement deed in zijn resolutie van 15 januari 2020 over de Europese Green Deal de oproep om de noodzakelijke transitie naar een klimaatneutrale maatschappij uiterlijk 2050 te volbrengen en kondigde in zijn resolutie van 28 november 2019 een noodtoestand op het gebied van klimaat en milieu af.** In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid en het sociaal en economisch welzijn van de burgers van de Unie, is de Europese Green Deal alleen maar noodzakelijker en waardevoller geworden.

⁽²³⁾ Mededeling van de Commissie — De Europese Green Deal, COM(2019)0640 van 11 december 2019.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 3
Voorstel voor een verordening
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (3) De **Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050, en stelt een nieuwe groeistrategie vast die tot doel heeft de Unie om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie waarin economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen.** De Green Deal moet het natuurlijk kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten. Tegelijkertijd treft deze transitie vrouwen en mannen anders en heeft **deze** een bijzonder effect op bepaalde achtergestelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

Amendement

- (3) De EU **wil** tegen 2050 een nieuwe groeistrategie **uiteenzetten gericht op het omvormen van** de Unie tot een eerlijke en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, **waarin bruisende industrieën wereldwijd toonaangevend blijven in hun respectieve segment en voorop lopen in het aandrijven van innovatie, en hoogbetaalde en hoogwaardige banen in de Unie creëren.** De Green Deal moet het natuurlijk kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten. **Het achtste milieuactieprogramma, dat in 2030 afloopt, stelt in die zin de doelstelling uiteen van een versnelde groene transitie naar een klimaatneutrale, duurzame, niet-giftige, hulpbronnenefficiënte, op duurzame energie gebaseerde, veerkrachtige en concurrerende circulaire economie, en wel op een rechtvaardige, billijke en inclusieve manier, en tevens om de toestand van het milieu te beschermen, te herstellen en te verbeteren door voort te bouwen op de reeks maatregelen en initiatieven die in het kader van de Europese Green Deal is aangekondigd.** Tegelijkertijd treft deze transitie vrouwen en mannen anders en heeft deze een bijzonder effect op bepaalde achtergestelde **en kwetsbare** groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren, **alsook op personen en huishoudens met een laag of lager dan gemiddeld inkomensniveau.** Daarnaast zal de transitie een verschillend effect hebben op de verschillende regio's van de Unie, en dan met name de structureel achtergestelde, perifere en ultraperifere gebieden. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 4

Voorstel voor een verordening

Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (5) Bij Verordening (EU) [...] van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁴⁾ heeft de Unie de doelstelling **van klimaatneutraliteit voor de hele economie** tegen 2050 in wetgeving vastgelegd. Bij die verordening is ook **de bindende toezegging van** de Unie vastgesteld om de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) tegen 2030 met ten minste 55 % te reduceren ten opzichte van de niveaus van 1990.

⁽²⁴⁾ Verordening (EU) [...] van [...] 2021 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet) [PB L, .../...].

Amendement

- (5) Bij Verordening (EU) **2021/1119** van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁴⁾ heeft de Unie de doelstelling **om** tegen 2050 **de netto-uitstoot tot nul terug te brengen, en het doel om daarna negatieve uitstoot te bereiken**, in wetgeving vastgelegd. Bij die verordening is ook het bindende **tussentijdse klimaatstreefdoel** voor de Unie vastgesteld om **binnen Europa** de nettobroeikasgasemissies (d.w.z. emissies na aftrek van verwijderingen) tegen 2030 met ten minste 55 % te reduceren ten opzichte van de niveaus van 1990.

⁽²⁴⁾ Verordening (EU) 2021/1119 van 30 juni 2021 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

Amendement 5

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (6) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen.

Amendement

- (6) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen. **De vervoerssector is de enige sector waarin de uitstoot van broeikasgassen al sinds 1990 toeneemt. Wegvervoer met lichte en zware bedrijfsvoertuigen, welke samen verantwoordelijk zijn voor meer dan 70 % van de totale vervoersemissies, is hierbij inbegrepen.**

Amendement 6

Voorstel voor een verordening

Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- (6 bis) **Het is van essentieel belang dat individuele mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar blijft, met name voor forenzen die geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen.**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 7
Voorstel voor een verordening
Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) *Tijdens de VN-klimaatconferentie in het VK in 2021 (COP26) kwamen de deelnemende landen overeen de mondiale transitie naar emissievrije voertuigen te versnellen. Daarnaast zegden zij toe te zullen werken aan een rechtvaardige en duurzame transitie waarbij geen enkele regio of gemeenschap buiten de boot valt, en wezen zij op het belang van een rechtvaardige transitie voor de beroepsbevolking en het scheppen van fatsoenlijk werk en hoogwaardige banen.*

Amendement 8
Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn noodzakelijk als onderdeel van een samenhangend en consistent kader dat voor de verwezenlijking van de algemene doelstelling van de Unie om de nettobroeikasgasemissies te verminderen **onontbeerlijk is**.

(7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn noodzakelijk als onderdeel van een samenhangend en consistent kader dat **onontbeerlijk is** voor de verwezenlijking van de algemene doelstelling van de Unie om **niet alleen** de nettobroeikasgasemissies te verminderen, **maar ook de afhankelijkheid van de Unie van de invoer van fossiele brandstoffen, met inbegrip van de invoer van olie — nog steeds de belangrijkste energiebron voor auto's en bestelwagens (94 %) — ten belope van 227,5 miljard EUR alleen al in 2018. Het is van cruciaal belang om bij de geleidelijke afbouw van het oliegebruik de ene afhankelijkheid niet te vervangen door de andere. Om de levensvatbaarheid van de Europese be- en verwerkende industrie in de toekomst te waarborgen en de strategische autonomie van de Unie te versterken, is het van essentieel belang dat de Commissie met de lidstaten en belanghebbenden uit de industrie samenwerkt om de toeleveringsketen voor strategische materialen en zeldzame aardmetalen die nodig zijn voor koolstofvrije en koolstofarme technologieën, veilig te stellen.**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 9
Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Hoewel de herziening van de onderhavige verordening onderdeel is van inspanningen om de milieudoelstellingen te halen, namelijk het koolstofvrij maken van het wegvervoer in het kader van de strijd tegen klimaatverandering, moet hierin tevens rekening worden gehouden met de aanzienlijke industriële en sociale gevolgen opdat werkgelegenheid en mobiliteit voor iedereen gegarandeerd worden.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 10
Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (8) Om de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990, moeten de reductievereisten van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁵⁾ voor zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere reducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. Zonder ambitieuze maatregelen om broeikasgasemissies in het wegvervoer te verminderen, zouden in andere sectoren grotere emissiereducties nodig zijn, ook in sectoren waar koolstofarme oplossingen lastiger te vinden zijn.

⁽²⁵⁾ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

Amendement

- (8) Om de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990, **en om een duidelijk traject naar dit doel te bieden en bij te dragen tot de noodzakelijke emissiereducties vóór 2030**, moeten de reductievereisten van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁵⁾ voor zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere reducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. **Om die doelstelling te halen, moeten de emissies in de vervoerssector volgens het meest kostenefficiënte scenario met ongeveer 90 % worden verminderd, terwijl broeikasgasemissies in de vervoerssector momenteel alleen maar toenemen. Parallel daaraan is het van het grootste belang dat met aanvullende Uniewetgevingshandelingen zoals Richtlijn (EU) 2018/2001 ^(25 bis) wordt gezorgd voor de snelle uitrol van hernieuwbare energie, zodat er meer hernieuwbare elektriciteit is voor het wagenpark van de Unie.** Zonder ambitieuze maatregelen om broeikasgasemissies in het wegvervoer te verminderen, zouden in andere sectoren grotere emissiereducties nodig zijn, ook in sectoren waar koolstofarme oplossingen lastiger te vinden zijn. **In het kader van de digitale en groene transitie moet ook de nodige aandacht worden besteed aan de sociale dimensie om te zorgen voor mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is, onder meer aan het effect van energibelasting op de betaalbaarheid, aan het directe en indirecte effect van hogere energieprijzen op het vervoer in de verschillende regio's van de Unie en aan de gevolgen voor het bedrijfsleven met het oog op de werkgelegenheid en het concurrentievermogen van de bedrijven.**

⁽²⁵⁾ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

^(25 bis) **Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 11
Voorstel voor een verordening
Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Recent onderzoek lijkt erop te wijzen dat elektrische auto's met een accu in diverse segmenten van de automarkt nu al kunnen concurreren met conventionele auto's, wanneer de totale kosten van autobezit in beschouwing worden genomen. Hogere CO₂-normen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zullen een versnellende werking hebben op het lager worden van de totale kosten van het bezit van elektrische auto's met een accu's, waardoor ze voor alle consumentengroepen in de Unie aantrekkelijker worden dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Door de ambitieuzere CO₂-normen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen voor de periode tussen 2025 en 2030 wordt ook de decarbonisatie in alle segmenten van de markt voor tweedehands auto's versneld, waarvan consumenten met lage en modale inkomens het meest zullen profiteren.

Amendement 12
Voorstel voor een verordening
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9) De aangescherpte CO₂-emissiereductievereisten zouden tot een groeiend aandeel emissievrije voertuigen op de markt van de Unie moeten helpen leiden en zouden voor consumenten en burgers voordelen opleveren waar het gaat om luchtkwaliteit **en** energiebesparingen, en ervoor zorgen dat de waardeketen van de automobielsector blijft innoveren. In de mondiale context is het van belang dat de automobielsector van de EU een voortrekkersrol speelt in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO₂-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark zijn technologieneutraal. Er zijn en blijven verschillende technologieën beschikbaar om het streefdoel van een volledig emissievrije wagenpark te bereiken. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcel- en andere door waterstof aangedreven voertuigen, **en** de technologische innovatie **zet** zich verder **voort**. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waartoe ook goed presterende hybride elektrische voertuigen behoren, kunnen een rol blijven spelen in het transitietraject.

(9) De aangescherpte CO₂-emissiereductievereisten zouden tot een groeiend aandeel emissievrije voertuigen op de markt van de Unie moeten helpen leiden en zouden voor consumenten en burgers voordelen opleveren waar het gaat om luchtkwaliteit, **de energiezekerheid en -efficiëntie vergroten, evenals de bijkomende** energiebesparingen, en ervoor zorgen dat de waardeketen van de automobielsector blijft innoveren. In de mondiale context is het van belang dat de automobielsector van de EU een voortrekkersrol speelt in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO₂-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark zijn technologieneutraal. Er zijn en blijven verschillende technologieën beschikbaar om het streefdoel van een volledig emissievrije wagenpark te bereiken. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcel- en andere door waterstof aangedreven voertuigen, **terwijl** de technologische innovatie zich verder **voortzet**. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waartoe ook goed presterende hybride elektrische voertuigen behoren, kunnen, **zolang nauwkeurige en volledige gegevens van de emissieprestaties van dit type voertuigen gewaarborgd worden**, een rol blijven spelen in het transitietraject.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 14
Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) Technologische innovatie is een eerste vereiste voor het koolstofvrij maken van de mobiliteit in de Unie en moet daarom worden ondersteund. In het licht van de toegenomen internationale concurrentie moeten de Unie en de lidstaten zich blijven inspannen om initiatieven te verkennen en te ontwikkelen die synergieën in de sector bevorderen, zoals de Europese alliantie voor batterijen, en om publieke en private investeringen in onderzoek en innovatie in de Europese automobielsector te ondersteunen. Hiermee moet worden beoogd het technologisch leiderschap van Europa in die sector te behouden, EU-bedrijven te laten uitmunten in de technologieën van de toekomst en de duurzaamheid en het concurrentievermogen van de industriële basis van de EU op lange termijn te waarborgen.

Amendement 15
Voorstel voor een verordening
Overweging 10 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 ter) Enkele lidstaten hebben plannen aangekondigd voor een versnelde introductie van emissieloze voertuigen door, al vóór de datum die op Unie-niveau is vastgelegd, een datum in te stellen voor de uitfasering van het in de handel brengen op hun grondgebied van nieuwe CO₂-uitstotende personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. De Commissie moet onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het faciliteren van lidstaten bij hun transitie naar emissieloze lichte voertuigen in lijn met dergelijke plannen.

Amendement 16
Voorstel voor een verordening
Overweging 10 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 quater) Fabrikanten hebben behoefte aan heldere wetgevingssignalen om investeringsbesluiten te kunnen nemen. Als dergelijke wetgevingssignalen uitblijven, bestaat het gevaar dat de automobielsector in de Unie aan concurrentiekracht inboet en haar leidende rol op technologisch gebied kwijtraakt doordat zij niet tijdig investeert en haar markt-aandeel op de mondiale en de Europese markt verliest.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 17

Voorstel voor een verordening

Overweging 10 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 quinquies) *Het versterken van de sociale dialoog in de automobielsector op fabrieks-, regionaal en sectoraal niveau is van cruciaal belang wanneer onderhandeld wordt over de territoriale plannen voor een rechtvaardige transitie en over de nationale sociale klimaatplannen, en wanneer deze worden vastgesteld. Het is van wezenlijk belang te zorgen voor transformatie van de beroepsbevolking in een bepaald geografisch gebied, en dat op een wijze die de mogelijkheden van de regio weerspiegelt.*

Amendement 18

Voorstel voor een verordening

Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11) De doelstellingen in de herziene CO₂-prestatienormen moeten vergezeld gaan van een Europese strategie om de uitdagingen **als gevolg van** de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen en aanverwante technologieën, de behoefte aan bij- en omscholing van werknemers in de sector en de economische diversificatie en omvorming van activiteiten **te ondervangen**. Waar passend moet financiële steun op het niveau van de EU en de lidstaten worden **overwogen** om particuliere investeringen aan te trekken, onder meer via het Europees Sociaal Fonds Plus, het Fonds voor een rechtvaardige transitie, het innovatiefonds, de faciliteit voor herstel en veerkracht en andere instrumenten in het meerjarig financieel kader en NextGenerationEU, en in overeenstemming met de staatssteunregels. De herziene regels inzake staatssteun op het gebied van milieu en energie zullen de lidstaten in staat stellen bedrijven te helpen hun productieprocessen koolstofvrij te maken en groenere technologieën toe te passen in het kader van de nieuwe industriestrategie.

(11) De doelstellingen in de herziene CO₂-prestatienormen moeten vergezeld gaan van een Europese strategie om de uitdagingen **te ondervangen die voortkomen uit** de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen en aanverwante technologieën (**waarbij de bijzonderheden van afzonderlijke lidstaten in beschouwing moeten worden genomen**), de behoefte aan bij- en omscholing van werknemers in de sector en de economische diversificatie en omvorming van activiteiten, **en dit alles met behoud van het werkgelegenheidsniveau in de automobielsector in de Unie. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de gevolgen die deze transitie zal hebben voor de kmo's en micro-ondernemingen in de toeleveringsketen**. Waar passend moet financiële steun op het niveau van de EU en de lidstaten worden **toegekend** om particuliere investeringen aan te trekken, onder meer via het Europees Sociaal Fonds Plus, het Fonds voor een rechtvaardige transitie, het innovatiefonds, **het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds**, de faciliteit voor herstel en veerkracht en andere instrumenten in het meerjarig financieel kader en NextGenerationEU, en in overeenstemming met de staatssteunregels. **Verder is er tevens behoefte aan een specifieke financieringsstroom op het niveau van de Unie ten behoeve van de transitie in de automobielsector, met name om eventuele negatieve effecten op de werkgelegenheid te kunnen ondervangen**. De herziene regels inzake staatssteun op het gebied van milieu en energie zullen de lidstaten in staat stellen bedrijven te helpen hun productieprocessen koolstofvrij te maken en groenere technologieën toe te passen in het kader van de nieuwe industriestrategie.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 19

Voorstel voor een verordening

Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie ⁽²⁶⁾ gaat uit van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dit verband moet een transitietraject worden ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden. In het traject moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's in de toeleveringsketen van de automobielsector, aan de raadpleging van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf, en moet ook worden voortgebouwd op de Europese vaardighedenagenda met initiatieven zoals het pact voor vaardigheden om de private sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en digitale transitie. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, moeten ook in het traject aan bod komen. De vooruitgang die met dit veelomvattende transitietraject voor het mobiliteitsecosysteem is geboekt, moet **elke twee** jaar worden gemonitord in het kader van een voortgangsverslag dat door de Commissie moet worden ingediend, waarbij onder meer aandacht moet worden besteed aan de voortgang bij de uitrol van emissievrije voertuigen, de prijsontwikkelingen daarbij, de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de uitrol van infrastructuur zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, het potentieel van innovatieve technologieën voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, het internationaal concurrentievermogen, investeringen in de waardeketen van de automobielsector, bijscholing en omscholing van werknemers, en de omschakeling van activiteiten. Het voortgangsverslag zal ook voortbouwen op de voortgangsverslagen die de lidstaten **elke twee jaar** indienen in het kader van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De Commissie moet bij de voorbereiding van het voortgangsverslag de sociale partners raadplegen, en ook rekening houden met de resultaten van de sociale dialoog. In de toeleveringsketen van de automobielsector wordt voortdurend geïnnoveerd. Innovatieve technologieën zoals de productie van elektrobrandstoffen met afvang uit de lucht bieden mogelijk perspectieven wat betreft betaalbare klimaatneutrale mobiliteit, indien zij verder worden ontwikkeld. De Commissie moet daarom als onderdeel van haar voortgangsverslag de vooruitgang op het gebied van innovatie in de sector volgen.

Amendement

(12) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie ⁽²⁶⁾ gaat uit van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dit verband moet een transitietraject worden ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden, **met volledige transparantie en in overleg met alle belanghebbenden, onder meer door te overwegen een specifiek forum voor de sociale dialoog in de automobielsector op te richten.** In het traject moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's, **waaronder micro-ondernemingen**, in de toeleveringsketen van de automobielsector, aan de raadpleging van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf, en moet ook worden voortgebouwd op de **aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit, en op de** Europese vaardighedenagenda met initiatieven zoals het pact voor vaardigheden om de private sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en digitale transitie. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid **en duurzaamheid** van emissievrije voertuigen te verbeteren, moeten ook in het traject aan bod komen. **Er moet ook aandacht worden besteed aan de rol die overheidsopdrachten in het traject kunnen spelen, en in dat verband moet de Commissie een herziening van Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad ^(26 bis) overwegen om ervoor te zorgen dat deze in overeenstemming is met de doelstellingen van Verordening (EU) 2019/631.** De vooruitgang die met dit veelomvattende transitietraject voor het mobiliteits-ecosysteem is geboekt, moet **elk** jaar worden gemonitord in het kader van een voortgangsverslag dat door de Commissie moet worden ingediend, waarbij onder meer aandacht moet worden besteed aan de voortgang bij de uitrol van emissievrije voertuigen, de prijsontwikkelingen daarbij, **het energieverbruik van deze voertuigen, de gevolgen voor de consument**, de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de uitrol van infrastructuur zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, **de ontwikkeling van het aandeel hernieuwbare energie zoals vereist uit hoofde van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ^(26 ter)**, het potentieel van innovatieve technologieën voor het bereiken van

⁽²⁶⁾ Mededeling van de Commissie — Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa, COM(2021)0350 van 5 mei 2021.

Woensdag, 8 juni 2022

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

klimaatneutrale mobiliteit, het internationaalconcurrentievermogen, investeringen in de waardeketen van de automobielsector, bijscholing en omscholing van werknemers en de omschakeling van activiteiten **(met name in regio's waar een hoog percentage van de werkgelegenheid afhankelijk is van de automobielwaardeketen) en emissies waarbij de leeftijd van lichte voertuigen een rol speelt, waarbij maatregelen gericht op een synchrone, sociaal rechtvaardige en milieuvriendelijke uitfasering van oudere voertuigen overwogen moeten worden.** Het voortgangsverslag zal ook voortbouwen op de voortgangsverslagen die de lidstaten indienen in het kader van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De Commissie moet bij de voorbereiding van het voortgangsverslag de sociale partners raadplegen, en ook rekening houden met de resultaten van de sociale dialoog. **Tevens moet de Commissie een brede selectie van onafhankelijke deskundigen, belanghebbenden en nationale en regionale overheden raadplegen, opdat alle relevante kennis voorhanden is.** In de toeleveringsketen van de automobielsector wordt voortdurend geïnnoveerd. Innovatieve technologieën zoals de productie van elektrobrandstoffen met afvang uit de lucht **en waterstofauto's met aan boord een systeem voor de opslag van waterstof** bieden mogelijk perspectieven wat betreft betaalbare klimaatneutrale mobiliteit, indien zij verder worden ontwikkeld. De Commissie moet daarom als onderdeel van haar voortgangsverslag de vooruitgang op het gebied van innovatie in de sector volgen.

⁽²⁶⁾ Mededeling van de Commissie — Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa, COM(2021)0350 van 5 mei 2021.

^(26 bis) Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 188 van 12.7.2019, blz. 116).

^(26 ter) Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 20
Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) *Hoewel deze verordening alleen van toepassing is op nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, is het belangrijk de verordening te integreren in een ruimer actieplan voor de hele Unie om het bestaande wagenpark koolstofvrij te maken teneinde het milieu en de gezondheid van de burgers in alle lidstaten te beschermen. Het huidige wagenpark zal nog gedurende langere tijd een oorzaak van ondermaatse milieuprestaties blijven vormen vanwege het trage tempo van de vervanging van het wagenpark. Bovendien brengt de bestaande markt van vervuilende tweedehandsvoertuigen in Midden- en Oost-Europa het risico met zich mee dat de verontreiniging wordt verplaatst naar economisch minder ontwikkelde regio's in de Unie. Het bereiken van de ambitieuze klimaatdoelstellingen tegen 2050 moet hand in hand gaan met het recht van alle burgers van de Unie op schonere lucht. Om de uitstoot van het bestaande wagenpark sneller te verminderen, is het van het grootste belang dat de Commissie onverwijld wetgevingsmaatregelen voorstelt om een kader tot stand te brengen dat gunstig is voor de aanpassing van voertuigen, om het gebruik van de momenteel beschikbare technologieën die de CO₂-uitstoot verlagen, zoals koolstofarme brandstoffen of energiezuinigere lichten, te bevorderen, om voor goederen en passagiers de verschuiving naar andere vervoerswijzen te versnellen, om milieuvriendelijkere gewoonten op het vlak van vervoer zoals carpooling, zachte mobiliteit en openbaar vervoer in steden te bevorderen en om het mogelijke risico op koolstoflekkage in de automobielsector binnen de Unie aan te pakken.*

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 21
Voorstel voor een verordening
Overweging 12 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 ter) *Om voor overeenstemming met de klimaatdoelstelling van de Unie voor 2030 en met de aangescherpte CO₂-normen te zorgen, moet er een actualisering van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad ^(26 bis) worden voorgesteld, met inbegrip van de mogelijkheid om de reikwijdte ervan uit te breiden naar voertuigen die eigendom zijn van of worden geleased door een particuliere onderneming met een bepaalde omvang van het wagenpark, met als doel om de vraag naar emissievrije voertuigen te stimuleren. Aangezien voertuigen van wagenparken van bedrijven sneller op de particuliere markt komen, kan er ook sneller een markt voor tweedehands emissievrije voertuigen ontstaan. Dit is met name belangrijk voor regio's waar de transitie moeilijker zal blijken te zijn en het draagt eveneens bij aan het sneller bereiken van marktprijspariteit met conventionele voertuigen in de gehele Unie.*

^(26 bis) *Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).*

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 22**Voorstel voor een verordening****Overweging 13***Door de Commissie voorgestelde tekst*

- (13) In samenhang met de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers moet de benodigde uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur worden gerealiseerd, **zoals in Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁷⁾ is bepaald.**

⁽²⁷⁾ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Amendement

- (13) In samenhang met de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers moet de benodigde uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur worden gerealiseerd, **hetgeen essentieel is voor het behalen van de aangescherpte streefdoelen. Daarom zouden de aangescherpte CO₂-reductiestreefdoelen, gezien de zwakke en trage tenuitvoerlegging van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁷⁾ vergezeld moeten gaan van een ambitieuze verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met ambitieuze, bindende doelstellingen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de 27 lidstaten. Deze doelstellingen moeten worden aangevuld met ambitieuze doelstellingen voor de uitrol van particuliere oplaadpunten in gebouwen in Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad ^(27 bis). Het is tegen die achtergrond belangrijk dat investeringen in de uitrol van dergelijke infrastructuur worden voortgezet en opgeschaald.**

⁽²⁷⁾ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

^(27 bis) Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).

Amendement 23**Voorstel voor een verordening****Overweging 13 bis (nieuw)***Door de Commissie voorgestelde tekst**Amendement*

- (13 bis) **Aangezien er wereldwijd meer dan 1 miljard voertuigen op fossiele brandstoffen rondrijden die verantwoordelijk zijn voor meer dan 30 % van de wereldwijde CO₂-emissies, is het ombouwen van voertuigen met verbrandingsmotoren tot elektrische voertuigen een aanvullende oplossing naast het aanbod van traditionele fabrikanten, welke het mogelijk maakt om de ecologische transitie te versnellen door een beroep te doen op de circulaire economie.**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 24
Voorstel voor een verordening
Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (14) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenpark in de loop van de tijd aan te passen om de transitie naar emissievrije voertuigen op een kosten-efficiënte manier aan te gaan, **en daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij streefcijfers met stappen van 5 jaar worden verlaagd, te handhaven.**

Amendement

- (14) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenpark in de loop van de tijd aan te passen om de transitie naar emissievrije voertuigen op een kosten-efficiënte manier **die tevens voordelig is voor hun concurrentiepositie en de basis legt voor verdere innovatie**, aan te gaan, **terwijl men tegelijkertijd moet streven naar een duidelijk traject voor de uitrol van die voertuigen opdat de bijdrage van de sector wegvervoer aan de klimaatdoelstelling van de Unie voor 2030 gewaarborgd is.**

Amendement 25
Voorstel voor een verordening
Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

- (15) Om de aangescherpte voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers **vanaf 2030** te halen zullen fabrikanten het aantal emissievrije voertuigen op de markt van de Unie aanzienlijk moeten verhogen. Tegen die achtergrond zou het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) niet langer zijn oorspronkelijke doel dienen en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/631 kunnen ondermijnen. Het stimuleringsmechanisme voor ZLEV moet daarom **met ingang van 2030** worden geschrapt. **Vóór die datum, dus gedurende dit decennium, zal het stimuleringsmechanisme voor ZLEV de uitrol van voertuigen met emissies van 0 tot 50 g CO₂/km blijven ondersteunen, met inbegrip van elektrische voertuigen op accu's, elektrische voertuigen met brandstofcellen op waterstof en goed presterende plug-in hybride elektrische voertuigen. Na die datum worden plug-in hybride elektrische voertuigen** nog altijd in aanmerking genomen voor de voor het gehele wagenpark geldende streefcijfers waaraan voertuigfabrikanten moeten voldoen.

Amendement

- (15) Om de aangescherpte voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers te halen zullen fabrikanten het aantal emissievrije voertuigen op de markt van de Unie aanzienlijk moeten verhogen. Tegen die achtergrond zou het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) niet langer zijn oorspronkelijke doel dienen en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/631 kunnen ondermijnen. Het stimuleringsmechanisme voor ZLEV moet daarom worden geschrapt. Plug-in hybride elektrische voertuigen worden nog altijd in aanmerking genomen voor de voor het gehele wagenpark geldende streefcijfers waaraan voertuigfabrikanten moeten voldoen.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 26
Voorstel voor een verordening
Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 bis) Uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 worden emissiereducties die worden bereikt door innovaties die niet in de typegoedkeuringstest worden meegenomen, momenteel uitgedrukt in eco-innovatiecredits die kunnen meetellen voor de reductiedoelstelling van de fabrikant. Momenteel kan een fabrikant maximaal 7 g/km aan emissiereductie claimen. Dat getal moet in lijn met de aangescherpte doelstellingen naar beneden worden bijgesteld, zodat dit systeem enkel van toepassing blijft op echte innovaties en geen aanleiding geeft tot verminderde ambities met betrekking tot de verkoop van emissievrije voertuigen.

Amendement 27
Voorstel voor een verordening
Overweging 15 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 ter) Het ondersteunen van zowel technologische als sociale innovatie is een belangrijk element om een snellere transitie naar emissievrije mobiliteit te bevorderen. Er is reeds aanzienlijke financiering beschikbaar voor innovatie in het mobiliteitsecosysteem via verschillende financieringsinstrumenten van de Unie, met name Horizon Europa, InvestEU, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds, het Innovatiefonds en de herstel- en veerkrachtfaciliteit. Hoewel verwacht wordt dat ambitieuze jaarlijkse CO₂-emissiereductiedoelstellingen de innovatie in de toeleveringsketen van de automobielsector een krachtige impuls zullen geven, is het tot stand brengen van echte, effectieve en controleerbare CO₂-emissiereductie de hoofddoelstelling van deze verordening.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 28
Voorstel voor een verordening
Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) *De doelstellingen die zijn vastgelegd in Verordening (EU) 2019/631 worden gedeeltelijk bereikt door de verkoop van extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's — Off-Vehicle Charging Hybrid Electric Vehicles). De emissies van die voertuigen worden momenteel berekend aan de hand van een gebruiksfactor die is vastgesteld bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ^(1 bis), die weergeeft welk deel van de afstand is afgelegd met de accu, in vergelijking met de afstand die is afgelegd met de verbrandingsmotor. Die gebruiksfactor is echter niet gebaseerd op representatieve gegevens uit de werkelijkheid, maar op een schatting. Overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EU) 2019/631 verzamelt de Commissie sinds 1 januari 2021 gegevens over het werkelijke brandstofverbruik via boordapparatuur voor het meten van het brandstofverbruik in personenauto's. De gebruiksfactor voor OVC-HEV's moet onverwijld worden herzien aan de hand van die gegevens om ervoor te zorgen dat zij de emissies onder reële rijomstandigheden weerspiegelt. De geactualiseerde gebruiksfactor moet uiterlijk vanaf 2025 van toepassing zijn en moet worden bijgehouden om ervoor te zorgen dat zij representatief blijft voor de werkelijke emissies.*

^(1 bis) Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

Amendement 30
Voorstel voor een verordening
Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18) *Om een billijke verdeling van de reductie-inspanningen te waarborgen, moeten de twee grenswaardencurven voor lichtere en zwaardere lichte bedrijfsvoertuigen worden aangepast om rekening te houden met de aangescherpte CO₂-reductiedoelstellingen.*

Schrappen

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 121**Voorstel voor een verordening****Overweging 21***Door de Commissie voorgestelde tekst*

- (21) In het licht van de hogere algemene reductiedoelstellingen voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktverstorende effecten te voorkomen, moeten de reductievereisten voor alle fabrikanten die op de markt van de Unie aanwezig zijn behalve die waarvan per kalenderjaar minder dan 1 000 nieuwe voertuigen worden geregistreerd, worden aangepast. Bijgevolg moet de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 personenauto's of tussen de 1 000 en 22 000 lichte bedrijfsvoertuigen voor het eerst worden geregistreerd, vanaf **2030** komen te vervallen.

Amendement

- (21) In het licht van de hogere algemene reductiedoelstellingen voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktverstorende effecten te voorkomen, moeten de reductievereisten voor alle fabrikanten die op de markt van de Unie aanwezig zijn behalve die waarvan per kalenderjaar minder dan 1 000 nieuwe voertuigen worden geregistreerd, worden aangepast. Bijgevolg moet de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 personenauto's of tussen de 1 000 en 22 000 lichte bedrijfsvoertuigen voor het eerst worden geregistreerd, vanaf **2036** komen te vervallen.

Amendement 31**Voorstel voor een verordening****Overweging 23***Door de Commissie voorgestelde tekst*

- (23) De vooruitgang die in het kader van Verordening (EU) 2019/631 bij de verwezenlijking van de voor 2030 en daarna vastgestelde reductiedoelstellingen wordt geboekt, moet in **2026** worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie moeten alle aspecten die in de **tweejaarlijkse** verslaglegging aan bod komen, in aanmerking worden genomen.

Amendement

- (23) De vooruitgang die in het kader van Verordening (EU) 2019/631 bij de verwezenlijking van de voor 2030 en daarna vastgestelde reductiedoelstellingen wordt geboekt, moet in **2027** worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie moeten alle aspecten die in de **jaarlijkse** verslaglegging aan bod komen, in aanmerking worden genomen.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 32

Voorstel voor een verordening

Overweging 23 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(23 bis) *Het is van belang de emissies van lichte voertuigen gedurende de volledige levenscyclus te beoordelen op het niveau van de Unie. Met het oog hierop moet de Commissie uiterlijk tegen 31 december 2023 een gemeenschappelijke methode van de Unie ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportage met betrekking tot de CO₂-emissies gedurende de volledige levenscyclus van lichte voertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht, zodat een algeheel overzicht wordt verkregen van hun impact op het milieu. Om de vooruitgang van de Unie in de richting van haar klimaatambities te ondersteunen moet de Commissie met follow-upmaatregelen komen, die in voorkomend geval ook wetgevingsvoorstellen kunnen omvatten. Voorts is het belangrijk een methodologie te ontwikkelen waarmee de algehele milieuprestatie van voertuigen kan worden beoordeeld, niet alleen in termen van CO₂-emissies, maar ook rekening houdend met de totale milieuoetadruk.*

Amendement 33

Voorstel voor een verordening

Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24) De **mogelijkheid om de** inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies **toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma is geëvalueerd zoals voorgeschreven in artikel 15, lid 5, van Verordening (EU) 2019/631, met de conclusie dat dit de administratieve lasten aanzienlijk zou doen toenemen, maar de automobielsector niet rechtstreeks bij zijn transitie zou helpen. De inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies moeten daarom overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Verordening (EU) 2019/631 als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie worden beschouwd.**

(24) De **toewijzing van** inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies **zou ten goede moeten komen aan de rechtvaardige transitie naar een klimaatneutrale economie en, in het bijzonder, naar het verzachten van eventuele negatieve gevolgen van de transitie op de werkgelegenheid in de automobielsector. De Commissie moet in voorkomend geval een voorstel indienen om een dergelijk financieringsinstrument in te stellen. Daarbij moet met name aandacht worden besteed aan de getroffen regio's en aan gemeenschappen die mogelijk kwetsbaarder zijn door de aanwezigheid van een intensieve automobielsector of vanwege specifieke kenmerken die de transitie naar emissievrij wegvervoer moeilijker maken, zoals de ultraperiferie gebieden.**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 74**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 1 — punt -a (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 1 — lid 4 — punt a

Bestaande tekst

Amendement

a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's, een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;

-a) in lid 4 wordt punt a) vervangen door:

“a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's, een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1 zoals bepaald in Verordening (EU) 2019/631 om productiecycli in acht te nemen;”

Amendement 35**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 1 — punt -a bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 1 — lid 4 — punt b

Bestaande tekst

Amendement

b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1.

-a bis) in lid 4 wordt punt b) vervangen door:

“b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1 zoals bepaald in Verordening (EU) 2019/631.”

Amendement 36**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 1 — punt c**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 1 — lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) **in lid 6 worden de woorden “Met ingang van 1 januari 2025” vervangen door “Van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029”;**

c) lid 6 **wordt geschrapt;**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 37**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 3 — punt a bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 3 — lid 1 — punt a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

*Amendement***a bis) het volgende punt wordt ingevoegd:**

“a bis) “plug-in hybride elektrisch voertuig” (PHEV): een voertuig dat wordt aangedreven door een combinatie van een elektromotor met een oplaadbare batterij en een verbrandingsmotor, die samen of afzonderlijk kunnen functioneren;”

Amendement 38**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 3 — punt b bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 3 — lid 1 — punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

*Amendement***b bis) het volgende punt wordt ingevoegd:**

“b bis) “bedrijfsvoertuig”: een voertuig dat eigendom is van of geleased wordt door een particuliere onderneming zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 2157/2001^(1bis) van de Raad, en dat voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt.

^(1bis) Verordening (EG) nr. 2157/2001 van de Raad van 8 oktober 2001 betreffende het statuut van de Europese vennootschap (SE) (PB L 294 van 10.11.2001, blz. 1).

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 41**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 5 — punt a bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 7 — lid 10

Bestaande tekst

10. De Commissie **evalueert** uiterlijk in 2023 **of het mogelijk is** een gemeenschappelijke methode van de Unie **te ontwikkelen** voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht, gedurende de volledige levenscyclus ervan. De Commissie doet het Europees Parlement en de Raad **die evaluatie** toekomen, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor follow-upmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen.

Amendement

a bis) lid 10 wordt vervangen door:

“10. De Commissie **publiceert** uiterlijk in 2023 **een verslag met** een gemeenschappelijke methode van de Unie voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht, gedurende de volledige levenscyclus ervan, **inclusief een methode voor de beoordeling met betrekking tot de CO₂-emissies van de brandstoffen en energie die door deze voertuigen worden verbruikt gedurende de volledige levenscyclus ervan**. De Commissie doet het Europees Parlement en de Raad **dat verslag** toekomen, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor follow-upmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen.”

Amendement 42**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 5 — punt a ter (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 7 — lid 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) het volgende lid 10 bis wordt ingevoegd:

“10 bis. Met ingang van 1 januari 2024 kunnen fabrikanten op vrijwillige basis de in lid 10 van dit artikel bedoelde gegevens over de CO₂-emissies gedurende de volledige levenscyclus van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie indienen bij de in lid 6 van dit artikel bedoelde bevoegde instanties en bij de lidstaten, die deze vervolgens overeenkomstig lid 2 van dit artikel indienen bij de Commissie. Met ingang van 1 januari 2028 worden die gegevens opgenomen in de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, vermelde informatie.”

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 43**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 5 bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 8 — lid 4

Bestaande tekst

Amendement

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

5 bis) Artikel 8, lid 4, wordt vervangen door:

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

Uiterlijk op 31 december 2023 dient de Commissie een verslag in met gedetailleerde informatie over de gerichte financiering die nodig is om een rechtvaardige transitie in de automobielsector te waarborgen, met als doel de negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid en andere economische gevolgen in alle getroffen lidstaten te verzachten, met name in de regio's en gemeenschappen die het zwaarst door de transitie worden getroffen. Het verslag gaat in voorkomend geval vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot vaststelling van een financieringsinstrument van de Unie om in die behoefte te voorzien en met name om preventieve en reactieve maatregelen te coördineren en te financieren om herstructurering op lokaal en regionaal niveau aan te pakken en om de opleiding, omscholing en bijscholing van werknemers in de automobielsector, met inbegrip van autofabrikanten, hun leveranciers van onderdelen en ondersteunende onderhouds- en reparatiediensten, te financieren, met name in kleine en middelgrote ondernemingen.

Het financieringsinstrument kan de vorm aannemen van een specifiek financieringsinstrument of deel uitmaken van het Sociaal Klimaatfonds of een herzien Fonds voor een rechtvaardige transitie. Eventuele inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies worden aan dat doel toegewezen.

Amendement 122**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 6**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 10 — alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

“Een op grond van lid 1 aangevraagde afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers die van toepassing zijn tot en met het kalenderjaar **2029** kan worden toegestaan.”

“Een op grond van lid 1 aangevraagde afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers die van toepassing zijn tot en met het kalenderjaar **2035** kan worden toegestaan.”

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 44**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 6 bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 10 — lid 4 — alinea 1

Bestaande tekst

4. Een aanvraag voor een afwijking van het overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4 en 6.3, berekende specifieke emissiestreefcijfer mag worden ingediend door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's.

Amendement

6 bis) Artikel 10, lid 4, wordt vervangen door:

“4. Een aanvraag voor een afwijking van het overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4 en 6.3, berekende specifieke emissiestreefcijfer mag **voor de jaren tot en met 2028** worden ingediend door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's.”.

Amendement 45**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 6 ter (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 11 — lid 1

Bestaande tekst

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met de CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën of een combinatie van innoverende technologieën (“innoverende technologiepakketten”).

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

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen.

Amendement

6 ter) In artikel 11 wordt lid 1 vervangen door:

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met de CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën of een combinatie van innoverende technologieën (“innoverende technologiepakketten”).

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

De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen **tot 2024;**

— 5 g CO₂/km vanaf 2025;

— 4 g CO₂/km vanaf 2027;

— 2 g CO₂/km vanaf 2030 tot en met 2034.

Woensdag, 8 juni 2022

Bestaande tekst

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening door het in de derde alinea van dit lid bedoelde maximum met ingang van 2025 aan te passen om rekening te houden met technologische ontwikkelingen en te zorgen voor een evenwichtige verhouding van het niveau van dat maximum ten opzichte van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van fabrikanten.

Amendement

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening door het in de derde alinea van dit lid bedoelde maximum met ingang van 2025 **naar beneden toe** aan te passen om rekening te houden met technologische ontwikkelingen en te zorgen voor een evenwichtige verhouding van het niveau van dat maximum ten opzichte van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van fabrikanten.

Amendement 46**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 6 quater (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 quater) Het volgende artikel wordt ingevoegd:**“Artikel 11 bis****Ecologisch ontwerp**

Om ervoor te zorgen dat de transitie naar emissievrije mobiliteit ten volle bijdraagt tot de doelstellingen van de Unie inzake energie-efficiëntie en een circulaire economie, dient de Commissie uiterlijk op 31 december 2023 voorstellen in, in voorkomend geval, voor het vaststellen van minimumeisen inzake ecologisch ontwerp voor alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van vereisten inzake energie-efficiëntie, duurzaamheid en reparbaarheid voor essentiële onderdelen zoals lampen, elektronische componenten en batterijen, minimumvereisten voor de terugwinning van metalen, kunststoffen en kritieke grondstoffen, rekening houdend met de beginselen die worden toegepast op andere energiegerelateerde producten op grond van Richtlijn 2009/125/EG van het Europees Parlement en de Raad ^(1 bis).”.

^(1 bis) Richtlijn 2009/125/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van eisen inzake ecologisch ontwerp voor energiegerelateerde producten (PB L 285 van 31.10.2009, blz. 10).”

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 47

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 — alinea 1 — punt 6 quinquies (nieuw)

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 12 — lid 3

Bestaande tekst

Amendement

3. Teneinde te voorkomen dat de kloof met de werkelijke emissies groter wordt, beoordeelt de Commissie uiterlijk op 1 juni 2023 hoe gegevens over brandstof- en energieverbruik kunnen worden gebruikt om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissiewaarden en brandstof- of energieverbruikswaarden van voertuigen representatief blijven voor de werkelijke emissies in de loop van de tijd voor elke fabrikant.

De Commissie zorgt voor monitoring van en jaarlijkse rapportering over de ontwikkeling van de in de eerste alinea bedoelde kloof in de periode **van 2021 tot 2026** en **beoordeelt in 2027 of het haalbaar is** een **mechanisme** in te voeren om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant **vanaf 2030** bij te stellen **om te voorkomen dat de kloof groter wordt, en zij komt in voorkomend geval met een wetgevingsvoorstel om een dergelijk mechanisme tot stand te brengen.**

6 quinquies) In artikel 12 wordt lid 3 vervangen door:

3. Teneinde te voorkomen dat de kloof met de werkelijke emissies groter wordt, beoordeelt de Commissie uiterlijk op 1 juni 2023 hoe **de krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392 van de Commissie**^(1 bis) **verzamelde** gegevens over **werkelijk** brandstof- en energieverbruik kunnen worden gebruikt om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissiewaarden en brandstof- of energieverbruikswaarden van voertuigen representatief blijven voor de werkelijke emissies in de loop van de tijd voor elke fabrikant.

De Commissie zorgt voor monitoring van en jaarlijkse rapportering over de ontwikkeling van de in de eerste alinea bedoelde kloof in de periode **vanaf 2021** en **dient, in voorkomend geval, zodra voldoende gegevens beschikbaar zijn en uiterlijk op 31 december 2026 een wetgevingsvoorstel in om die kloof te dichten door** de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant bij te stellen **met gebruikmaking van werkelijke gegevens die zijn verzameld overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392 van de Commissie.**

Daarnaast beoordeelt de Commissie in het bijzonder de in lid 1 van dit artikel bedoelde gegevens over het brandstof- en energieverbruik van extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's). Op basis van die gegevens stelt de Commissie overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast tot aanpassing van de gebruiksfactoren voor OVC-HEV's, om ervoor te zorgen dat hun emissies vanaf 2025 representatief zijn voor rijden onder reële rijomstandigheden.

^(1 bis) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie (PB L 77 van 5.3.2021, blz. 8).

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 48**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 6 sexies (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 12 — lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 sexies) In artikel 12 wordt het volgende lid toegevoegd:

“4 bis. Uiterlijk op 31 december 2023 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast om deze verordening aan te vullen door een methode vast te stellen voor het meten en vergelijken van de doeltreffendheid van emissievrije en emissiearme voertuigen op basis van de hoeveelheid elektriciteit die zij nodig hebben om honderd kilometer af te leggen. In die methode wordt met name rekening gehouden met de gevolgen van de gebruikte elektriciteit voor de hoeveelheid hulpbronnen die de batterijen met interne energieopslag van die voertuigen nodig hebben.

Uiterlijk op 31 december 2024 dient de Commissie een wetgevingsvoorstel in bij het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van minimumenergie-efficiëntiedrempels voor nieuwe emissievrije personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie op de markt worden gebracht.”.

Amendement 50**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 9**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 14 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 14 bis

Artikel 14 bis

Voortgangsverslag

Voortgangsverslag

Uiterlijk op 31 december 2025, en vervolgens **om de twee** jaar, brengt de Commissie verslag uit over de vooruitgang op de weg naar emissievrije wegmobiliteit. In het verslag wordt met name nagegaan en beoordeeld of er aanvullende maatregelen nodig zijn om **de** transitie te vergemakkelijken, onder meer in de vorm van financiële middelen.

Uiterlijk op 31 december 2025, en vervolgens **elk** jaar, brengt de Commissie verslag uit over de vooruitgang op de weg naar emissievrije wegmobiliteit. In het verslag wordt met name nagegaan en beoordeeld of er aanvullende maatregelen nodig zijn om **een rechtvaardige** transitie te vergemakkelijken, onder meer in de vorm van financiële middelen.

Woensdag, 8 juni 2022

Door de Commissie voorgestelde tekst

In de verslaglegging houdt de Commissie rekening met alle factoren die bijdragen tot een kostenefficiënte vooruitgang in de richting van klimaatneutraliteit tegen 2050. Hiertoe behoren **de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen, de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen voor de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur, zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de potentiële bijdrage van innovatietechnologieën en duurzame alternatieve brandstoffen voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, de gevolgen voor de consument, de vooruitgang in de sociale dialoog en de aspecten om een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissieloze wegmobiliteit verder te faciliteren.**

Amendement

In de verslaglegging houdt de Commissie rekening met alle factoren die bijdragen tot een kostenefficiënte vooruitgang in de richting van klimaatneutraliteit tegen 2050. Hiertoe behoren:

- a) **de vooruitgang bij de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen en bij de betaalbaarheid en energie-efficiëntie ervan;**
- b) **de gevolgen voor consumenten, met name consumenten met een laag en gemiddeld inkomen, en het tempo waarin emissievrije en emissiearme voertuigen in die consumentensegmenten worden gebruikt, alsook de beschikbaarheid en het toepassingsgebied van maatregelen op Unie-, lidstaat- en lokaal niveau om dit gebruik te ondersteunen;**
- c) **de markt voor tweedehandsvoertuigen;**
- d) **de vooruitgang bij de verwezenlijking van de toereikende uitrol van publieke en particuliere oplaad- en tankinfrastructuur, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, de vooruitgang bij het behalen van de streefcijfers zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad ^(1 bis);**
- e) **de vooruitgang bij het verhogen van de hoeveelheid hernieuwbare energie in de Unie overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001;**
- f) **de potentiële bijdrage van innovatieve technologieën en duurzame alternatieve brandstoffen, met inbegrip van synthetische brandstoffen, om klimaatneutraliteit in de vervoersector te verwezenlijken;**
- g) **de emissies gedurende de volledige levenscyclus van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de handel worden gebracht, volgens de overeenkomstig artikel 7, lid 10, vastgestelde methode;**

Woensdag, 8 juni 2022

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- h) de vooruitgang in de sociale dialoog en de aspecten om een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissievrije wegmobiliteit verder te faciliteren, rekening houdend met de werkgelegenheid en het concurrentievermogen;
- i) de gevolgen voor de werkgelegenheid, te beoordelen aan de hand van een gedetailleerde inventarisatie van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de automobiellindustrie en het effect op de regio's waar deze industrieën gevestigd zijn, alsook maatregelen, met inbegrip van financiële maatregelen, op Unie-, lidstaat- of lokaal niveau om de sociaal-economische gevolgen in die regio's te verzachten, met inbegrip van bij- en omscholingsprogramma's;
- k) de potentiële bijdrage van aanvullende nationale en Unie-maatregelen om de gemiddelde leeftijd en daarmee de emissies van het wagenpark van lichte voertuigen te verlagen, zoals maatregelen ter ondersteuning van de uitfasering van oudere voertuigen op een sociaal rechtvaardige en milieuvriendelijke manier;

^(1 bis) Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).

Amendement 51

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 — alinea 1 — punt 9

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 14 bis — alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In overeenstemming met Aanbeveling (EU) .../... van de Raad [aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit] wordt de lidstaten verzocht territoriale plannen voor een rechtvaardige transitie voor hun automobielsector op te stellen, in nauwe samenspraak met de sociale partners, teneinde structurele verandering aan te sturen op sociaal aanvaardbare wijze en maatschappelijke ontwrichting te voorkomen.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 80**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 9 bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 14 bis bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

*Amendement***(9 bis) Het volgende artikel wordt ingevoegd:****“Artikel 14 bis bis**

Aanvullende maatregelen ter ondersteuning van de vraag naar emissievrije personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie.

Uiterlijk op 28 februari 2023 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een wetgevingsvoorstel in om het aandeel van emissievrije voertuigen in het wagenpark van overheden en bedrijven met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen te verhogen. De voorstellen omvatten bindende verplichtingen inzake emissievrijheid voor eigenaren en exploitanten van wagenparken van overheden en bedrijven, rekening houdend met regionale verschillen.”

Amendement 53**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 9 bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 14 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

*Amendement***9 bis) Het volgende artikel 14 ter wordt ingevoegd:****“Artikel 14 ter**

Overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt b), van Richtlijn (EU) .../... [herschikte richtlijn energie-efficiëntie] houden de lidstaten rekening met het beginsel “energie-efficiëntie eerst” bij besluiten over beleid, planning en investeringen betreffende de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, onder meer met betrekking tot de energie-efficiëntie van bron tot wiel van verschillende emissievrije technologieën.”

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 54**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 9 ter (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 14 bis ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

9 ter) Het volgende artikel 14 bis ter wordt ingevoegd:**“Artikel 14 bis ter****Aanvullende maatregelen ter ondersteuning van de transitie naar emissievrije personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie****Uiterlijk ... [zes maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 17 een gedelegeerde handeling vast om de regels inzake typegoedkeuring te harmoniseren voor voertuigen met een verbrandingsmotor die zijn verbouwd voor elektrisch rijden op een batterij of brandstofcel, teneinde goedkeuring van series toe te staan. De Commissie beoordeelt ook de invoering van een regel voor het berekenen van de CO₂-equivalenten van voertuigen met een verbrandingsmotor die zijn verbouwd voor elektrisch rijden op een batterij of brandstofcel in de context van de toepassing van deze verordening.”****Amendement 55****Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 10 — punt a**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 15 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. **In 2028** verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening, voortbouwend op de **tweejaarlijkse** verslaglegging, en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van deze evaluatie.

1. **Uiterlijk in 2027** verricht de Commissie een **grondige** evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening, voortbouwend op de **jaarlijkse** verslaglegging, en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van deze evaluatie.

Het verslag gaat zo nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Het verslag gaat zo nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 56**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 10 — punt a bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 15 — lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) In artikel 15 wordt het volgende lid ingevoegd:

“1 bis. Bij de in lid 1 bedoelde evaluatie brengt de Commissie ook verslag uit over de CO₂-emissies gedurende de volledige levenscyclus van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, op basis van de in artikel 7, lid 10, beschreven methode. Het verslag gaat zo nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot aanvulling van deze verordening om die emissies aan te pakken.”

Amendement 57**Voorstel voor een verordening****Artikel 1 — alinea 1 — punt 10 — punt b bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Artikel 15 — lid 6

Bestaande tekst

Amendement

b bis) lid 6 wordt vervangen door:

6. Uiterlijk **op 31 december 2020** verricht de Commissie een **evaluatie** van Richtlijn 1999/94/EG waarin ze ingaat op de behoefte om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik, CO₂-emissies **en** emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht, alsook op de mogelijkheden voor de invoering van een etikettering inzake brandstofverbruik en CO₂-emissies voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. **In voorkomend geval gaat de evaluatie vergezeld van een wetgevingsvoorstel.**

“6. Uiterlijk ... [zes maanden na de datum van inwerking-treding van deze verordening] verricht de Commissie een herziening van Richtlijn 1999/94/EG waarin ze ingaat op de behoefte om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over **werkelijk brandstofverbruik, CO₂-emissies, emissies van luchtverontreinigende stoffen **en energie-efficiëntie** van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht, alsook op de mogelijkheden voor de invoering van een etikettering inzake brandstofverbruik en CO₂-emissies voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.”**

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 60
Voorstel voor een verordening
Bijlage — alinea 1 — punt 1 — punt f

Verordening (EU) 2019/631

Bijlage I — deel A — punt 6.3.1 — alinea's 1 en 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer **ZLEV-factor**

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke CO₂-emissiereferentiestreefcijfer;

ZLEV factor = (1 + y – x), tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan 1,0; in dat geval wordt de ZLEV-factor op 1,05 of 1,0 vastgesteld, al naar gelang;

waarbij:

y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe personenauto's van de fabrikant, berekend als het totale aantal nieuwe emissievrije en emissiearme voertuigen, waarbij elk voertuig als ZLEV^{specifiek} wordt geteld overeenkomstig de volgende formule, gedeeld door het totale aantal nieuwe in het relevante kalenderjaar geregistreerde personenauto's:

$$ZLEV_{specifiek} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

In het geval van nieuwe personenauto's geregistreerd in lidstaten met een aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in hun wagenpark van minder dan 60% van het gemiddelde van de Unie in het jaar 2017 en met minder dan 1 000 in het jaar 2017 () geregistreerde nieuwe emissievrije en emissiearme voertuigen, wordt ZLEV^{specifiek} tot en met 2029 in overeenstemming met de volgende formule berekend:*

$$ZLEV_{specifiek} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Indien het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe personenauto's in een lidstaat, geregistreerd in een jaar tussen 2025 en 2028, meer dan 5% bedraagt, komt die lidstaat niet in aanmerking voor de toepassing van de multiplicator 1,85 in de daaropvolgende jaren;

Amendement

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke CO₂-emissiereferentiestreefcijfer;

Woensdag, 8 juni 2022

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 15 %.

(*) Het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe personenauto's in een lidstaat in 2017 wordt berekend als het totaal aantal nieuwe emissievrije en emissiearme voertuigen dat in 2017 werd geregistreerd, gedeeld door het totaal aantal in datzelfde jaar geregistreerde nieuwe personenauto's.”;

Amendement 78

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — alinea 1 — punt 2 — punt d

Verordening (EU) 2019/631

Bijlage I — deel B — punt 6.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d) punt 6.2.2 wordt vervangen door:

“6.2.2 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ + α · (TM – TM₀)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.3;

α = $a_{2030,L}$ indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan TM₀ en $a_{2030,H}$ indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan TM₀;

waarbij:

$$a_{2030,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2030}}{\text{Gemiddelde emissies}_{2021}}$$

$$a_{2030,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2030}}{\text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2025}}$$

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.”

d) punt 6.2.2 wordt vervangen door:

“6.2.2 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ + α · (TM – TM₀)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.2;

α = a_{2030} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan TM₀ en a_{2021} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan TM₀;

waarbij:

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2030}}{\text{Gemiddelde emissies}_{2021}}$$

a_{2021} = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.”

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 79**Voorstel voor een verordening****Bijlage I — alinea 1 — punt 2 — punt e**

Verordening (EU) 2019/631

Bijlage I — deel B — punt 6.2.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) punt 6.2.3 wordt toegevoegd:

“6.2.3 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2035

Specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅ + α (TM – TM₀)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅ = zoals bepaald overeenkomstig punt 6.1.3;

α = $a_{2035,L}$ indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan TM₀ en $a_{2035,H}$ indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan TM₀;

waarbij:

$$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2035}}{\text{Gemiddelde emissies}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2035}}{\text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2025}}$$

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.”

Amendement

e) punt 6.2.3 wordt toegevoegd:

“6.2.3 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2035

Specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅ + α (TM – TM₀)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅ = zoals bepaald overeenkomstig punt 6.1.3;

α = a_{2035} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan TM₀ en a_{2021} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan TM₀;

waarbij:

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2035}}{\text{Gemiddelde emissies}_{2021}}$$

a_{2021} = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1”

Woensdag, 8 juni 2022

Amendement 69**Voorstel voor een verordening****Bijlage — alinea 1 — punt 2 — punt e bis (nieuw)**

Verordening (EU) 2019/631

Bijlage I — deel B — punt 6.3.1

Bestaande tekst

Het specifieke emissiestreefcijfer = (specifieke emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ – voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅)) · **ZLEV-factor**

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het voor de fabrikant overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer;

$\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ = het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;

ZLEV factor = (1 + y – x), tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is dan 1,0; in dat geval wordt de ZLEV-factor op 1,05 of 1,0 vastgesteld, al naar gelang;

waarbij:

y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, berekend als het totale aantal nieuwe emissievrije en emissiearme voertuigen, waarbij elk voertuig als ZLEV^{specifiek} wordt geteld overeenkomstig de volgende formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen: [VERGELIJKING]

x = 15 %

Amendement

e bis) in punt 6.3.1 worden de eerste en de tweede alinea vervangen door:

Het specifieke emissiestreefcijfer = (specifieke emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ – voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅))

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het voor de fabrikant overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer;

$\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ = het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;