

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

(COM(2018) 284 final — 2018-143 (COD))

en over het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad wat betreft de termijn voor de uitvoering van de speciale voorschriften voor de maximumlengte in het geval dat cabines betere prestaties op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie en veiligheid leveren

(COM(2018) 275 final — 2018/0130 (COD))

(2019/C 62/45)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Raadpleging	Europees Parlement, 11.6.2018 en 5.7.2018 Raad, 8.6.2016 en 5.7.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 91, lid 1, artikel 192, lid 1, en artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	4.10.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.10.2018
Zitting nr.	538
Stemuitslag	216/2/3
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad („het voorstel voor een besluit”) en wijst erop dat het er hierbij slechts om gaat dat reeds goedgekeurde inhoudelijke wijzigingen op Richtlijn 96/51/EC versneld geïmplementeerd worden. Het EESC benadrukt dat er bij de vaststelling van uitvoeringsregels rekening moet worden gehouden met de werkomgeving van chauffeurs, en dringt er bij de Commissie op aan om in dit verband de betrokkenen te raadplegen.

1.2. Het EESC verwelkomt het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen⁽¹⁾ (het „verordeningsvoorstel”) als een evenwichtige manier om de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen aan te pakken en bij te dragen aan het naleven van de afspraken die in het kader van de Overeenkomst van Parijs zijn gemaakt, rekening houdend met de specifieke bepalingen van de Europese Raad van oktober 2014 over de vervoerssector.

1.3. Het EESC vindt het ook een goede zaak dat met het verordeningsvoorstel wordt beoogd om innovatie en het concurrentievermogen van de EU-automobiellindustrie in de sector zware bedrijfsvoertuigen met een lage uitstoot te bevorderen, in het licht van de concurrentie die deze branche ondervindt vanuit China, Japan en de VS.

1.4. Het EESC betreurt echter de complexiteit van het voorstel, waardoor het moeilijk toegankelijk is. Ook vindt het EESC het jammer dat er geen gemeenschappelijke terminologie en gemeenschappelijke criteria worden gehanteerd voor wat in het verordeningsvoorstel emissievrije en emissiearme voertuigen worden genoemd, want in andere voorstellen uit het mobiliteitspakket worden andere benamingen gebruikt. Met gemeenschappelijke termen en waar mogelijk gemeenschappelijke criteria waren de teksten duidelijker geweest.

⁽¹⁾ COM(2018) 284 final — 2018/0143 (COD).

1.5. Een technologieneutrale aanpak is volgens het EESC geboden vanwege de dynamische ontwikkelingen in de sector alternatieve energiebronnen en ook omdat nationale oplossingen moeten worden voorkomen, want deze zouden de vlotte werking van de interne markt belemmeren.

1.6. Het zal een hele opgave worden om de gemiddelde specifieke CO₂-uitstoot in de periode 2020-2025 met 15 % te verminderen, maar deze doelstelling sluit aan bij het reductieniveau dat de Europese Raad in oktober 2014 heeft vastgesteld als zijnde wat redelijkerwijs van de vervoerssector kan worden gevraagd.

1.7. De flexibiliteit die het voorgestelde kredieten- en schuldensysteem biedt, wordt door het EESC toegejuicht.

1.8. Het EESC onderstreept het belang van voorspelbaarheid: zowel de automobiel- als de vervoersindustrie moeten weten waar ze aan toe zijn wat betreft de tijd en investeringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van nieuwe producten, en ook waar het gaat om het van toepassing zijnde rechtskader wanneer er in nieuwe uitrusting wordt geïnvesteerd. Daarom zou het EESC graag preciezere doelstellingen zien voor het CO₂-traject na 2030.

1.9. Innovatie betekent vaak dat werkomstandigheden veranderen en dat er behoefte is aan opleiding zodat mensen zich aan nieuwe vereisten kunnen aanpassen. Er moeten inspanningen worden geleverd om de omschakeling te laten plaatsvinden op een sociaal duurzame wijze en om een dialoog tussen sociale partners te bevorderen.

1.10. Het EESC wijst er ook op dat het belangrijk is om de feitelijke CO₂-prestaties van voertuigen te testen in reële rijomstandigheden, rekening houdend met de bijkomende effecten op de CO₂-uitstoot van de digitalisering en efficiëntere rijtechnieken, die leiden tot meer efficiëntie, een beter gebruik van de capaciteit en lagere kosten per vervoerseenheden.

1.11. Het EESC verwacht van het verordeningvoorstel dan ook dat het zal bijdragen tot het verbeteren van het concurrentievermogen van de Europese vervoersindustrie.

1.12. Het EESC wijst erop dat het verordeningvoorstel onvoldoende helderheid biedt wat de status van „werkvoertuigen” betreft (zie paragraaf 5.1 hieronder). Het EESC vindt dat de gevolgen van de specifieke status van werkvoertuigen beter moeten worden uitgelegd, eventueel via een toevoeging aan overweging 17.

1.13. De inkomsten van de boeten die betaald moeten worden ingeval de doelstellingen uit het verordeningvoorstel niet worden gehaald, zouden volgens het EESC geormerkt moeten worden voor de ontwikkeling van innovatie en duurzame vervoersoplossingen om de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen te verminderen.

1.14. Tot slot merkt het EESC op dat in artikel 8 de term „bijdrage voor overtollige emissies” wordt gehanteerd voor iets wat in feite een boete is. Deze term is niet gepast en zou veranderd moeten worden in bijv. „boete voor overtollige emissies”.

2. Achtergrond

2.1. De EU heeft zich er met de Overeenkomst van Parijs toe verbonden de uitstoot van broeikasgassen te verminderen om negatieve gevolgen van de klimaatverandering te ondervangen. De EU heeft deze belofte gedaan op basis van de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014, waarin werd toegezegd de uitstoot tegen 2030 met minstens 40 % te reduceren, waarbij aangetekend dat er voor de niet-ETS-sectoren, met name de vervoerssector, een minder ambitieus doel werd afgesproken, nl. een vermindering van 30 %⁽²⁾.

2.2. Met de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit⁽³⁾ wordt ernaar gestreefd om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met minstens 60 % te verlagen ten opzichte van het niveau van 1990 en om tegen 2030 tot een aanzienlijk marktaandeel van emissiearme voertuigen te komen.

2.3. Een van de voornaamste doelstellingen van het initiatief „Europa in beweging” (het zgn. mobiliteitspakket) is om de strategie voor emissiearme mobiliteit en de vernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU⁽⁴⁾ te doen slagen. Het mobiliteitspakket bestaat uit drie onderdelen die op resp. 31 mei, 8 november 2017 en 17 mei 2018 zijn bekendgemaakt. In de overkoepelende mededelingen die de drie onderdelen van het pakket begeleiden, wordt erop gewezen dat het belangrijk is om werk te maken van deze strategie. Er zijn daartoe een aantal voorstellen gedaan, zoals het voorstel voor een

⁽²⁾ Conclusies van de Europese Raad, 24 oktober 2014.

⁽³⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁴⁾ COM(2017) 479 final.

verordening betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen⁽⁵⁾ en het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007⁽⁶⁾. Benadrukt moet worden dat deze maatregelen niet alleen bedoeld zijn voor het milieu, maar ook om concurrerend te blijven ten opzichte van landen zoals China, Japan en de VS, waar milieunormen voor zware bedrijfsvoertuigen al zijn ingevoerd.

2.4. De twee voorstellen waar dit advies over gaat, maken deel uit van het derde onderdeel van het pakket en betreffen emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, en het verkorten van de termijn om in nationale wetgeving speciale voorschriften vast te stellen voor de afmetingen van cabines die de aerodynamica verbeteren.

3. De voorstellen

3.1. *Voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad wat betreft de termijn voor de uitvoering van de speciale voorschriften voor de maximumlengte in het geval dat cabines betere prestaties op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie en veiligheid leveren*⁽⁷⁾ (het „voorstel voor een besluit”)

3.1.1. Bovengenoemde speciale voorschriften zijn bedoeld om het gebruik mogelijk te maken van cabines met een betere aerodynamica. Dit zou de energieprestaties verbeteren en de uitstoot van broeikasgassen verminderen. Zoals Richtlijn 96/53/EG thans is geformuleerd, mogen aerodynamische cabines pas na een moratorium van drie jaar na het eind van de overgangperiode worden ingevoerd. Nu wordt voorgesteld om deze termijn te verkorten tot vier maanden vanaf de inwerkingtreding van het besluit, zodat het gebruik van aerodynamische cabines zonder onnodige vertraging mogelijk wordt. Implementatie vereist dat typegoedkeuringsregels worden gewijzigd.

3.1.2. Met het voorstel voor een besluit worden de inhoudelijke bepalingen van Richtlijn 96/53/EG niet gewijzigd.

3.2. *Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen*⁽⁸⁾ (het „verordeningvoorstel”)

3.2.1. In het verordeningvoorstel worden de volgende doelstellingen vastgesteld voor de verlaging van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen die onder de voorgestelde verordening vallen: verlaging met 15 % voor de periode 2025-2029, en voor de periode vanaf 1 januari 2030 met ten minste 30 %, met dien verstande dat laatstgenoemde doelstelling uiterlijk in 2022 moet worden geëvalueerd. De referentiewaarden van de emissies worden gebaseerd op gegevens over 2019 die zijn vastgesteld via de monitoring zoals genoemd in het voorstel voor een verordening betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (referentiejaaremmissies)⁽⁹⁾.

3.2.2. Het verordeningvoorstel heeft betrekking op vrachtwagens met een gewicht in beladen toestand van meer dan 16 ton, trekkers, en ook — waar het gaat om de stimulansen in het kader van de bijzondere bepalingen voor emissievrije of emissiearme voertuigen — op touringcars, bussen en vrachtwagens die verder buiten het verordeningvoorstel vallen. Werkvoertuigen en zware bedrijfsvoertuigen die niet bestemd zijn voor de levering van goederen vallen in principe niet onder de CO₂-reductiedoelstellingen van het verordeningvoorstel.

3.2.3. Met ingang van 2020 worden de gemiddelde specifieke emissies van elke fabrikant voor elk voorafgaand kalenderjaar (vanaf 2019) door middel van uitvoeringshandelingen berekend, gebaseerd op informatie die overeenkomstig de voorgestelde monitoringverordening (zie hierboven paragraaf 3.2.1) is verzameld en op de vast te stellen factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

3.2.4. Voor emissievrije en emissiearme voertuigen zal de Commissie met ingang van 2020 voor elke fabrikant een emissievrije en emissiearme factor vaststellen op basis van 2019. Elk emissievrij of emissiearm voertuig telt als twee voertuigen. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke emissies met hoogstens 3 % verlagen of, waar het gaat om bussen, touringcars en vrachtwagens die normaal niet onder de verordening vallen, met hoogstens 1,5 %.

⁽⁵⁾ COM(2017) 279 final — 2017/0111 COD.

⁽⁶⁾ COM(2017) 676 final — 2017/0293 (COD).

⁽⁷⁾ COM(2018) 275 final — 2018/0130 (COD).

⁽⁸⁾ COM(2018) 284 final — 2018/0143 (COD).

⁽⁹⁾ COM(2017) 279 final — 2017/0111 (COD).

3.2.5. Vanaf 2026 zullen de specifieke emissiedoelstellingen van fabrikanten voor het daaropvolgende jaar door de Commissie worden bepaald door middel van uitvoeringshandelingen, aan de hand van gegevens over het voorgaande jaar. Ze zullen gebaseerd worden op de doelstellingen zoals in de verordening uiteengezet, de emissies in het referentiejaar (2019), het aandeel voertuigen van de fabrikant in elke categorie, en de op elke categorie betrekking hebbende jaarlijks afgelegde afstand en belasting.

3.2.6. Er kunnen emissiekredieten en -schulden worden verworven. Deze worden berekend op basis van het verschil tussen een reductietraject — dat voor elke fabrikant moet worden vastgesteld op basis van de emissies in het referentiejaar en de doelstellingen voor 2025 en 2030 — en de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant. Is het verschil positief, dan ontstaat er een emissiekrediet. Is het verschil tussen de gemiddelde specifieke emissies en de specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant daarentegen negatief, dan ontstaat er een emissieschuld.

3.2.7. Emissiekredieten mogen voor de periode 2019-2029 worden verworven, maar de in de periode 2019-2024 verworven kredieten mogen alleen worden gebruikt in het licht van de specifieke emissiedoelstelling voor 2025. Schulden die in de periode 2025-2029 zijn verworven, mogen niet meer bedragen dan 5 % van de specifieke emissiedoelstelling voor de fabrikant voor 2025, vermenigvuldigd met het aantal zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in dat jaar („emissieschuldlimiet”). Kredieten en schulden mogen gedurende de periode 2025-2028 worden overgedragen, maar moeten in 2029 volledig zijn weggewerkt.

3.2.8. Overtollige emissies per jaar of voor de periode 2025-2029 zullen tot gevolg hebben dat de Commissie een boete in de vorm van een „bijdrage voor overtollige emissies” oplegt die berekend wordt op basis van 6 800 EUR/gCO₂/tkm. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.

3.2.9. Het verordeningvoorstel bevat ook bepalingen over de monitoring van de conformiteit van voertuigen en over de publicatie van gegevens en van de prestaties van de fabrikant.

4. Algemene opmerkingen

4.1. Het voorstel voor een besluit

4.1.1. Het EESC steunt het initiatief dat erop gericht is om de bepalingen over het gebruik van een ontwerp van cabines waarmee de energie-efficiëntie wordt verbeterd zodat de uitstoot wordt verminderd en de automobiellindustrie van de EU concurrerender wordt, versneld in te voeren. Het EESC benadrukt dat het voorstel geen inhoudelijke wijzigingen op Richtlijn 96/53/EG behelst, maar alleen een aanpassing van het tijdschema voor de uitvoering.

4.1.2. Het EESC merkt op dat er nieuwe regels nodig zijn alvorens kan worden overgegaan tot de invoering van aerodynamische cabines die de huidige beperkingen op gewicht/afmetingen van het voertuig overschrijden. Zoals op grond van artikel 9 van Richtlijn (EU) 2015/719 is vereist, zullen deze nieuwe regels betrekking hebben op vier gebieden:

- aerodynamische prestaties;
- veiligheid van zwakke weggebruikers waar het gaat om zichtbaarheid, vermindering van dode hoeken enz.;
- beperking van schade of letsel bij chauffeurs en andere weggebruikers in geval van een aanrijding;
- veiligheid en comfort van de chauffeurs, bijv. wat de binnenafmetingen van de cabine betreft.

4.1.3. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan om belanghebbenden, zoals vakbonden die chauffeurs vertegenwoordigen, wegvervoersondernemers e.d. te raadplegen voordat deze voorstellen worden afgerond.

4.1.4. Het EESC gaat ervan uit dat de gewijzigde typegoedkeuringsregels zullen zorgen voor een werkomgeving voor chauffeurs die tenminste gelijkwaardig is aan de huidige normen.

4.2. Het verordeningvoorstel

4.2.1. Het EESC is ingenomen met het Commissievoorstel, waarmee een redelijk evenwicht lijkt te zijn gevonden tussen de doelstellingen om de mobiliteitsgerelateerde uitstoot van broeikasgassen te verminderen, innovatie in de EU-automobiellindustrie en het concurrentievermogen daarvan te bevorderen. Het betreft een follow-up van het voorstel over de monitoring en rapportering van CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen dat hierboven in paragraaf 2.3 is genoemd en door het EESC positief is ontvangen.

4.2.2. Het EESC stelt vast dat de voorgestelde verordening een zeer complexe wetgevingstekst is. Het betreurt het dat het kennelijk onmogelijk is gebleken om een duidelijkere en gemakkelijker toegankelijke tekst op te stellen. Ook vindt het EESC het jammer dat de terminologie voor de aanduiding van emissiearme — of emissievrije — voertuigen zo sterk varieert in de drie CO₂-uitstootgerelateerde voorstellen uit het mobiliteitspakket. In bijv. artikel 4 en tabel 2 in de bijlage van het voorstel

tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige voertuigen ⁽¹⁰⁾ en in artikel 3 van het voorstel voor een herschikking van Verordening (EG) 715/2007 inzake de CO₂-normen van personenauto's en bestelwagens ⁽¹¹⁾ worden emissiearm en emissievrij steeds verschillend gedefinieerd. In het verordeningvoorstel wordt er nog een derde terminologische variant gebruikt. Het valt te betreuren dat er geen coherente gemeenschappelijke terminologie gehanteerd wordt.

4.2.3. Het EESC is niet alleen te spreken over de milieudoelstellingen van het voorstel, maar met name ook over het concurrentieaspect, gezien het feit dat CO₂-normen en monitoringsystemen voor zware bedrijfsvoertuigen in bijv. China, Japan en de VS al zijn ingevoerd. Het is dan ook belangrijk om de automobiellindustrie in de EU aan te moedigen soortgelijke normen te halen, zodat er op deze en andere markten doeltreffend kan worden geconcurrereerd.

4.2.4. Het EESC heeft lof voor de technologie-neutrale aanpak van het verordeningvoorstel, want hiermee zou het mogelijk moeten worden de voorwaarden te creëren voor een brede benadering van emissievrije of emissiearme aandrijfsystemen, incl. de verdere ontwikkeling van de brandstofmotor.

4.2.5. Het EESC onderstreept dat het belangrijk is om voor zware bedrijfsvoertuigen alternatieve aandrijfsystemen te ontwikkelen, mede in het licht van het feit dat deze voertuigen doorgaans in een commerciële context worden gebruikt. In dit verband wijst het EESC er ook op dat er thans een brede waaier aan oplossingen bestaat en dat de ontwikkelingen op dit vlak niet stilstaan, zodat de situatie voortdurend verandert. Het is daarom zaak om met name voor zware bedrijfsvoertuigen uiteenlopende nationale oplossingen te voorkomen, want anders zouden de grensoverschrijdende mobiliteit en derhalve de werking van de interne markt worden belemmerd.

4.2.6. Het EESC neemt kennis van de doelstelling om de CO₂-uitstoot in de periode 2020-2025 met 15 % te verminderen en is van mening dat dit gezien moet worden als een uitdagend streven, in aanmerking genomen dat een dergelijke verplichting nieuw is voor zware bedrijfsvoertuigen, die ook een voertuigcategorie vormen waarvoor het soort vereisten uit het verordeningvoorstel nieuw is.

4.2.7. Het EESC vindt het niettemin een goede zaak dat het streefcijfer een stuk onder het algemene streefcijfer van de EU voor de CO₂-reductie ligt, wat ook overeenstemt met het standpunt dat de Europese Raad in oktober 2014 heeft ingenomen ten aanzien van wat er redelijkerwijs van de vervoerssector kan worden gevraagd. In dit verband is het EESC ook ingenomen met het voorgestelde kredieten- en schuldensysteem. Dit zorgt voor flexibiliteit die op zijn minst voor een bepaalde tijd nodig zou kunnen zijn.

4.2.8. Voorspelbaarheid is van belang voor zowel de automobiellindustrie als de vervoerssector. De automobiellindustrie moet weten waar ze aan toe is wanneer er nieuwe modellen en nieuwe technische oplossingen worden ontwikkeld, want in beide gevallen gaat het om langetermijnprojecten. Voor de vervoerssector is het zaak dat er weloverwogen keuzes kunnen worden gemaakt, bijv. wanneer er wordt geïnvesteerd in een nieuw voertuig. Daarom is het belangrijk dat er voor het CO₂-traject na 2030 preciezere doelstellingen worden omschreven.

4.2.9. Innovatie kan ook leiden tot veranderingen in arbeidsomstandigheden in de automobiellindustrie en tot een behoefte aan nieuwe vaardigheden. Dit zou ook kunnen voortvloeien uit een veranderde werkomgeving en nieuwe technologieën, waardoor er aan bijv. chauffeurs nieuwe eisen worden gesteld. Met dit sociale aspect van technologische ontwikkelingen moet op passende wijze worden omgegaan teneinde te zorgen voor adequate arbeidsomstandigheden en opleidingen om nieuwe vaardigheden te verwerven. Een duurzame transitie vereist ook een dialoog tussen de sociale partners.

4.2.10. In het verordeningvoorstel gaat het alleen over de technische kenmerken van het voertuig. Daarom zou het EESC ook willen wijzen op de digitalisering van het vervoer — inclusief de ontwikkeling van automatische voertuigen en van routinematig rijden — die, naast de verbeteringen in de CO₂-prestaties van voertuigen, de voetafdruk van zware bedrijfsvoertuigen ook zal verkleinen. De potentiële efficiëntieverbetering waar de digitalisering voor zorgt — bijv. dankzij een betere reisplanning en een bundeling van vrachtladingen via digitale platforms — zou ook aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor de feitelijke emissieprestaties.

⁽¹⁰⁾ COM(2017) 653 final — 2017/0291 (COD).

⁽¹¹⁾ COM(2017) 676 final — 2017/0293 (COD).

4.2.11. Meer efficiëntie en een beter gebruik van de capaciteit zal ook leiden tot lagere kosten per vervoerseenheid, wat het concurrentievermogen van de vervoersindustrie ten goede zal komen.

4.2.12. Daarom is het belangrijk dat de gegevens van het simulatie-instrument Vecto, dat gebruikt zal worden om de normen te monitoren en te checken, worden aangevuld met gegevens uit de reële praktijk. Het EESC is dan ook verheugd dat de Commissie in de context van de goedkeuring door het Europees Parlement van de wetgevingsresolutie over de verordening betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen heeft aangegeven voornemens te zijn de huidige methoden voor gegevensverzameling aan te vullen met tests op de weg om de prestaties van zware bedrijfsvoertuigen op de weg na te gaan⁽¹²⁾.

5. Specifieke opmerkingen — het verordeningvoorstel

5.1. Volgens de toelichting bij het verordeningvoorstel kunnen werkvoertuigen op vrijstellingen rekenen waar het gaat om de CO₂-emissienormen. Specifieke vrijstellingen zijn opgenomen in artikel 1, tweede alinea (berekening van de referentiewaarden van de CO₂-emissies) en in artikel 4 (gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant). Daarentegen worden ze niet vermeld in artikel 2 (toepassingsgebied) en ook niet in artikel 6 (fabrikantspecifieke emissiedoelstellingen). De positie van deze voertuigen in het kader van het verordeningvoorstel is dus niet helemaal duidelijk. Kennelijk is het echter zo dat werkvoertuigen in feite onder de CO₂-reductiedoelstellingen van artikel 1(a) en (b) vallen en dat ze in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van de fabrikantspecifieke emissiedoelstellingen en met het oog op de vaststelling van emissieschulden in het kader van artikel 7. Het EESC vindt dat de gevolgen van de specifieke status van werkvoertuigen beter moeten worden uitgelegd, eventueel via een toevoeging aan overweging 17.

5.2. De term „bijdrage voor overtollige emissies” in artikel 8 van het verordeningvoorstel doet meer denken aan iets dat wordt ontvangen dan aan een soort boete die moet worden betaald, wat het in feite is. Voor de duidelijkheid zou het nuttig kunnen zijn een andere term te overwegen, bijv. „boete voor overtollige emissies”, die meer recht doet aan de werkelijkheid.

5.3. De bijdragen voor overtollige emissies worden volgens artikel 8 van de verordening beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. Het EESC vindt dat dit geld geoormerkt zouden moeten worden voor de ontwikkeling van duurzame oplossingen in de automobiel- of de vervoerssector.

Brussel, 17 oktober 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER

⁽¹²⁾ Europees Parlement P8_TA-PROV(2018)0246.