

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken”

(COM(2009) 593 definitief — 2009/0173 (COD))

(2011/C 44/27)

Rapporteur: **de heer RANOCCHIARI**

De Raad heeft op 20 november 2009 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 251 van het EG-Verdrag te raadplegen over het

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken

COM(2009) 593 final — 2009/0173 (COD).

De afdeling Interne markt, productie en consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 15 juni 2010 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 14 en 15 juli 2010 gehouden 464^e zitting (vergadering van 14 juli) onderstaand advies uitgebracht, dat met algemene stemmen werd goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 In het kader van de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot en na de goedkeuring van de verordening inzake personenauto's in 2009 wordt nu als adequate aanvulling daarop een verordening voorgesteld om de CO₂-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen terug te dringen. In de strijd tegen de klimaatverandering moet elk initiatief om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen (een essentieel onderdeel van deze strijd) een kans krijgen, mits ondersteund door een effectieve geïntegreerde benadering.

1.2 Het nieuwe voorstel is gebaseerd op de verordening inzake personenauto's en voorziet net als die ook in sancties, premies, afwijkingen, bevordering van eco-innovaties enz.

1.3 Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) vreest dat daardoor onvoldoende rekening is gehouden met het substantiële verschil tussen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (hierna: LBV). De eerste zijn consumptiegoederen en de laatste kapitaalgoederen, waardoor er tussen de twee grote verschillen in gebruik en operationele kosten bestaan. Daar komt bij dat het voorstel inzake LBV in sommige opzichten (tijdpad, sancties, kosten e.d.) nog ambitieuzer is dan de verordening inzake personenauto's. Omdat echter de *lead time* ⁽¹⁾ bij bedrijfsvoertuigen minstens twee jaar langer is dan bij personenauto's en de ernstige crisis in de auto-industrie voor de LBV-sector al grote gevolgen voor de handel heeft gehad en nog steeds heeft, vindt het EESC dat het voorstel moet worden aangepast.

⁽¹⁾ De tijd die de sector nodig heeft om eender welk nieuw element dat structurele veranderingen in het voertuig vergt, te integreren in de productiecycclus.

1.4 Verder is het EESC bang dat de voorgestelde verordening een te grote impact zal hebben op de bedrijfskosten en daarmee op de prijzen, en daardoor de LBV-markt, die al in een diepe crisis verkeert, nog verder zal verzwakken. Dit zal tot gevolg hebben dat werkgelegenheid verloren gaat, het wagenpark nog langzamer vernieuwd zal worden en dus de uitstoot minder snel afneemt.

1.5 Het EESC hoopt daarom dat rekening zal worden gehouden met de aanbevelingen van de Raad Concurrentievermogen uit mei 2009 om „gelet op de huidige economische situatie in de sector, extra lasten voor de industrie indien mogelijk” te vermijden en voorafgaand aan elk besluit een grondige effectbeoordeling uit te voeren.

1.6 Het EESC roept het Europees Parlement en de Raad op om de van vóór de crisis daterende effectbeoordeling waarop het voorstel is gebaseerd, bij te werken, temeer om de ontwikkeling van de uitstoot na de inwerkingtreding van de Euro 5-norm goed in aanmerking te kunnen nemen.

1.7 Hoewel het EESC onderschrijft dat de uitstoot van CO₂ moet worden verminderd, hoopt het in het licht van het bovenstaande dat het tijdpad voor de uitvoering van de voorgestelde verordening zal worden aangepast, d.w.z. beter wordt afgestemd op de *lead time* van de LBV sector. De nieuwe regels voor LBV zouden tussen 2015 en 2018 geleidelijk moeten worden ingevoerd. Ook zou er een nauwkeurigere effectbeoordeling moeten worden verricht, op basis van actuele gegevens, waaronder een realistischer streefcijfer voor de langere termijn (na 2020) van 150 à 160 gram CO₂/km. Daar kan dankzij de voortschrijdende techniek geleidelijk aan naar worden toegewerkt. Dit alles maakt het echter niet minder noodzakelijk de verordening tijdig te herzien.

2. Inleiding

2.1 De Europese Commissie kondigde in februari 2007 in haar Mededeling COM(2007) 19 final *Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen* aan dat zij met een wetgevingskader zou komen om de Europese doelstelling van 120 gram CO₂/km te halen. Kern van genoemde communautaire strategie vormt de in december 2008 goedgekeurde verordening inzake de CO₂-uitstoot van personenauto's, waarmee wordt beoogd die uitstoot te beperken tot gemiddeld 130 gram/km. De aan de strategie ten grondslag liggende wetgeving omvat verder een aantal aanvullende maatregelen om de CO₂-uitstoot met nog eens 10 gram/km terug te dringen (geïntegreerde benadering). Het nieuwe voorstel ter vermindering van de CO₂-uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen (hierna: LBV) vormt een van deze maatregelen.

2.2 De EU heeft zich ertoe verplicht om tussen nu en 2020 de totale broeikasgasuitstoot met 20 % te verminderen, of met 30 % als een alomvattend internationaal akkoord wordt gesloten. Het is duidelijk dat alle economische sectoren hieraan hun steentje zullen moeten bijdragen. Volgens de Commissie bedraagt de CO₂-uitstoot van LBV circa 1,5 % van de totale CO₂-uitstoot van de EU.

2.3 Het nieuwe voorstel volgt op de reeds genoemde Mededeling COM(2007) 19 final, op de eveneens in februari 2007 verschenen Mededeling COM(2007) 22 final *Een concurrerend regelgevingskader voor de automobielsector voor de 21^e eeuw* en op het verzoek van de Raad Milieu uit juni 2007 om een voorstel voor te bereiden ter verbetering van de energie-efficiëntie van LBV.

3. De voorgestelde verordening

3.1 De Commissie heeft op 28 oktober 2009 een voorstel voor een verordening ter vermindering van de CO₂-uitstoot van LBV goedgekeurd.

3.2 Zoals in het voorafgaande opgemerkt vormt dit voorstel een aanvulling op Verordening (EG) nr. 443/2009 (CO₂-uitstoot van personenauto's) en maakt het deel uit van de geïntegreerde benadering om de Europese doelstelling van 120 gram CO₂/km te halen voor alle nieuwe lichte voertuigen. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en elk daaropvolgend volledig kalenderjaar moet elke fabrikant van LBV ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO₂-emissies niet hoger liggen dan de in de verordening vastgelegde doelstelling.

Bijzonderheden:

3.2.1 Toepassingsgebied

Het toepassingsgebied van het voorstel is beperkt tot voertuigen van categorie N1. De Commissie zal pas na een herziening in 2013 besluiten of het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot voertuigen van de categorieën N2 en M2⁽²⁾, overeenkomstig de comitéprocedure.

⁽²⁾ N1 = voertuigen voor goederenvervoer met maximummassa < 3,5 ton; N2 = voertuigen voor goederenvervoer < 12 ton; M2 = voertuigen voor personenvervoer, meer dan 8 personen met maximummassa < 5 ton.

3.2.2 Kortetermijndoelstelling

Doel van het voorstel is om de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen te beperken tot 175 gram/km per 1 januari 2016. Deze emissienorm zal vanaf 2014 geleidelijk worden ingevoerd (in 2014 voor 75 % van de voertuigen, in 2015 voor 80 % en vanaf 2016 voor alle voertuigen).

3.2.3 Nutsparement

In het voorstel is de nutsparement (de grootte voor de berekening van de uitstoot) de massa van het voertuig in rijklaare toestand. Krachtens artikel 12 echter moet de Commissie zich in 2014 uitspreken over het gebruik van alternatieve parameters (voetafdruk, laadvermogen⁽³⁾).

3.2.4 Sanctieregeling

Het voorstel voorziet in het volgende:

- boetes worden berekend door de overtollige grammen CO₂/km te vermenigvuldigen met het aantal nieuw ingeschreven voertuigen in het desbetreffende jaar;
- gedurende een overgangsperiode (tot en met 2018) geldt een flexibele regeling, op grond waarvan de eenheidsboetes stijgen afhankelijk van de mate van overschrijding: 5 euro voor de eerste overtollige gram emissie, 15 euro voor de tweede, 25 euro voor de derde en 120 euro voor iedere volgende overtollige gram emissie;
- na de overgangsperiode (vanaf 2019) hangt de hoogte van de eenheidsboetes niet meer af van de mate van overschrijding, maar bedraagt die altijd 120 euro per overtollige gram emissie.

3.2.5 Superkredieten

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies is ook voorzien in kwijtscheldingen voor producenten die voertuigen met zeer lage emissies op de markt brengen. Elk nieuw LBV met specifieke CO₂-emissies van minder dan 50 gram/km zal tellen als 2,5 LBV in 2014, 1,5 LBV in 2015 en 1 LBV vanaf 2016.

3.2.6 Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

Een fabrikant kan een afwijking van de specifieke emissiedoelstelling (zie par. 3.2) aanvragen als per kalenderjaar minder dan 22 000 nieuwe LBV van deze fabrikant in de Gemeenschap worden ingeschreven, en:

- als de fabrikant geen deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten; of

⁽³⁾ Het laadvermogen van een voertuig wordt gedefinieerd als het verschil tussen de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand, overeenkomstig bijlage III bij Richtlijn 2007/46/EG, en de massa van het voertuig. De voetafdruk van het voertuig wordt berekend door de wielbasis te vermenigvuldigen met de spoorbreedte.

- b) als de fabrikant deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan 22 000 nieuwe LBV worden ingeschreven in de Gemeenschap; of
- c) als de fabrikant deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, maar gebruikmaakt van eigen productiefaciliteiten en een eigen ontwerpcentrum.

3.2.7 Eco-innovaties

Op verzoek van een toeleverancier of een fabrikant zal de Commissie, volgens nader te bepalen procedures, rekening houden met CO₂-reducties die worden gerealiseerd door toepassing van innovatieve technologieën die niet vallen onder de CO₂-meting volgens de standaardtestcyclus. Dit soort technologieën kan maximaal 7 gram CO₂/km bijdragen aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant.

3.2.8 Groepsvorming

Fabrikanten van nieuwe LBV die geen afwijking zoals beschreven in paragraaf 3.2.6 genieten, mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen te voldoen.

3.2.9 Incomplete voertuigen (*multistage* voertuigen ⁽⁴⁾)

Het voorstel bepaalt dat voor een „voltooid voertuig” de hoogste waarde geldt van alle ingeschreven „complete voertuigen” van hetzelfde type „basisvoertuig” waarop het voltooide voertuig is gebaseerd.

3.2.10 Langetermijndoelstelling

Uiterlijk op 1 januari 2013 zal de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen evalueren, teneinde vast te stellen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om uiterlijk in 2020 een langetermijndoelstelling van 135 gram CO₂/km te halen.

4. Algemene opmerkingen

4.1 Evenals in eerdere adviezen over wetgevingsvoorstellen van de Commissie inzake terugdringing van CO₂-emissies, spreekt het EESC hier opnieuw zijn steun uit voor alle communautaire initiatieven waarmee wordt beoogd concrete doelstellingen te realiseren teneinde de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, aangezien dat essentieel is in de strijd tegen de klimaatverandering. Daarom vindt het EESC dat ook elk redelijk voorstel om de uitstoot van LBV (meer dan 10 % van het wagenpark) terug te dringen, een kans moet krijgen.

4.2 Een verordening lijkt het meest geschikte wetgevingsinstrument om te garanderen dat de genomen maatregelen

⁽⁴⁾ *Multistage* voertuig: een voertuig dat door de fabrikant wordt verkocht als alleen cabine+chassis (basisvoertuig) en dat vervolgens door anderen wordt voltooid voor het beoogde gebruik (dat zeer divers kan zijn). *Multistage* voertuigen maken ongeveer 15% van de markt uit en mogen een uit meerdere fasen bestaande goedkeuringsprocedure doorlopen krachtens Richtlijn 2007/46/EG. In die Richtlijn wordt een onderscheid gemaakt tussen „basisvoertuig” (het voertuig dat wordt goedgekeurd in de eerste fase van een uit meerdere fasen bestaande goedkeuringsprocedure), „voltooid voertuig” (het voertuig dat wordt goedgekeurd aan het eind van een uit meerdere fasen bestaande goedkeuringsprocedure) en „compleet voertuig” (een voertuig dat wordt goedgekeurd in een eenvoudige goedkeuringsprocedure).

onmiddellijk worden nageleefd en om concurrentievervalsingen met mogelijke negatieve gevolgen voor de werking van de interne markt te voorkomen.

4.3 Het voorliggende voorstel, dat is gebaseerd op de verordening inzake personenauto's, gaat naar de mening van het EESC te veel voorbij aan de verschillen tussen personenauto's en LBV, waarvan de belangrijkste zijn:

- de ontwikkelings- en productiecycli van bedrijfsvoertuigen zijn langer dan die van auto's;
- het gebruik van auto's en LBV verschilt: de laatste worden benut voor specifieke economische activiteiten, waarvan de belangrijkste operationele kosten vaak worden gevormd door de efficiëntie en het vermogen van de motor (het brandstofverbruik) van het ingezette bedrijfsvoertuig. Het is niet toevoeging dat 97 % van alle LBV is uitgerust met dieselmotoren;
- ruim 90 % van de kopers van LBV zijn kleine en micro-ondernemers en ambachtslieden, die zeer gevoelig zijn voor kostenveranderingen.

4.4 Het EESC beseft dat het hier om een complex vraagstuk gaat, omdat de momenteel in een ernstige crisis verkerende auto-industrie moet opereren op een wereldmarkt met een scherpe concurrentie en de verdere vermindering van de CO₂-uitstoot haar concurrentievermogen niet mag ondermijnen. In 2009 is de afzet van LBV met meer dan 30 % gedaald t.o.v. 2008: -30 % in West-Europa (Italië: -23,4 %, Duitsland: -24,7 %, Spanje: -38,8 %, Frankrijk: -21,3 %, Verenigd Koninkrijk: -37,1 %) en -49 % in de nieuwe lidstaten (bijv. Polen: -28,0 % en Tsjechië: -67,0 %).

4.5 Het EESC kan de bezorgdheid niet negeren van diegenen die vrezen voor een te grote impact van het voorstel op de bedrijfskosten en daarmee op de verkoopprijzen van LBV, wat enerzijds tot gevolg kan hebben dat de productie wordt teruggeschroefd en dus werkgelegenheid verloren gaat, en anderzijds dat de koopbereidheid afneemt, waardoor het wagenpark langzamer vernieuwd zal worden met schonere voertuigen.

4.6 Het EESC is er zeker niet op tegen normen te formuleren voor de CO₂-uitstoot van LBV, onder meer om het risico te vermijden dat fabrikanten voor grotere personenauto's een typegoodkeuring als LBV zouden aanvragen teneinde te profiteren van lagere autobelastingen of andere mogelijke voordelen. Wel plaatst het grote vraagtekens bij de concrete haalbaarheid van het voorliggende voorstel, dat is gebaseerd op een effectbeoordeling uit 2007 – die dus dateert van vóór de crisis, die ingrijpende gevolgen voor de auto-industrie heeft gehad en nog steeds heeft – en dat bovendien onvoldoende tijd laat voor een adequate tenuitvoerlegging van de nieuwe regels.

4.7 Nieuw in het huidige voorstel t.o.v. eerder beleid is namelijk dat het streefcijfer niet meer 175 gram CO₂/km in 2012 en 160 gram CO₂ in 2015 bedraagt, maar, zoals gezegd, 175 gram CO₂ op 1 januari 2016, met een geleidelijke invoering vanaf 2014, en uiteindelijk 135 gram CO₂ in 2020. Zoals ook verderop nog zal blijken, schiet deze koerswijziging helaas tekort omdat ze geen rekening houdt met de *lead time* van de sector en geen enkele bedrijfstak zal beginnen met bijzonder kostbare investeringen als er geen zekerheid bestaat over het toekomstige wetgevingskader.

4.8 In dit verband merkt het EESC op dat de Raad Concurrentievermogen in haar conclusies van 29 mei 2009 over de auto-industrie erop aandringt om in alle productiesectoren af te zien van nieuwe voorschriften die voor ondernemingen excessieve kosten met zich kunnen meebrengen. Over de automarkt merkt de Raad in het bijzonder op dat „gelet op de huidige economische situatie in de sector, extra lasten voor de industrie indien mogelijk moeten worden vermeden.” En: „Het opstellen van nieuwe wetgevingsmaatregelen moet met de grootste mogelijke omzichtigheid gebeuren en moet worden voorafgegaan door een grondige effectbeoordeling met inachtneming van de huidige omstandigheden.”

4.9 Het EESC wijst er verder op dat de Commissie niet heeft gelet op parallelle „rivaliserende” regelgeving, die het moeilijker maakt de beoogde doelstelling te realiseren. Zo heeft zij in de effectbeoordeling niet in aanmerking genomen dat de door de Euro 5- en 6-norm voor diesel opgelegde verplichte vermindering van de hoeveelheden stikstofoxiden (NO_x) en deeltjes (PM) in uitlaatgassen van voertuigen een negatief effect heeft op het brandstofrendement.

4.10 Ook benadrukt het EESC dat er tot nu toe geen enkel officieel systeem voor de monitoring van gegevens over de uitstoot van LBV bestaat en er dus geen officiële gegevens beschikbaar zijn. Daarom bestaat het risico dat de auto-industrie en aanverwante sectoren concrete verplichtingen krijgen opgelegd zonder dat ter zake voldoende informatie beschikbaar is.

4.11 In dit licht roept het EESC de Europese instellingen op – zoals het in zijn advies over het voorstel voor een verordening inzake de CO₂-uitstoot van personenauto's⁽⁵⁾ ook al deed – om het tijdpad voor de uitvoering van de voorgestelde verordening aan te passen, d.w.z. beter af te stemmen op de *lead time* van de LBV-sector. Naar analogie van de verordening inzake personenauto's, zouden de nieuwe regels voor LBV tussen 2015 en 2018 in vier fasen geleidelijk moeten worden ingevoerd.

4.12 Een nog altijd ambitieus, maar realistischer streefcijfer voor na 2020 zou 150 à 160 gram CO₂/km zijn. Naar zo'n streefcijfer zou geleidelijk aan moeten worden toegewerkt, o.a. op basis van de gegevens die in de tussentijd beschikbaar zullen komen. Ook wat dit betreft hoopt het EESC dat de discussies in Europees Parlement en Raad zullen leiden tot een aanpassing van het oorspronkelijke voorstel.

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 443/2009 van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5 juni 2009, blz. 1) – EESC-advies ter zake verschenen in PB C 77 van 31 maart 2009, blz. 1.

5. Bijzondere opmerkingen

5.1 Het EESC merkt op dat het voorliggende voorstel in sommige opzichten verder gaat dan de verordening inzake personenauto's (443/2009/EG):

5.1.1 Het tijdpad is korter. Het is de bedoeling dat ongeveer vier jaar na de goedkeuring van het voorstel door de Commissie met de geleidelijke invoering van de emissienorm wordt begonnen. Dat is in lijn met Verordening (EG) nr. 443/2009, die eind 2007 door de Commissie werd goedgekeurd en midden 2009 is gepubliceerd. De ontwerp- en productiecyclus van bedrijfsvoertuigen zijn, zoals opgemerkt, echter langer dan die van auto's (7-10 jaar resp. 5-7 jaar), wat een *lead time* met zich meebrengt die langer duurt dan de periode waarin Verordening (EG) nr. 443/2009 voorziet. Bovendien is de periode voor de geleidelijke invoering van de emissienorm korter voor LBV dan voor personenauto's, en is het percentage voertuigen waarvoor de norm meteen geldt hoger (75 % van alle LBV tegenover 65 % van alle personenauto's).

5.1.2 De kosten zijn hoger. Veruit de meeste LBV beschikken over dieselmotoren (circa 97 %). Daardoor zijn de mogelijkheden voor verbetering geringer met hogere reductiekosten tot gevolg, wat weer leidt tot een grotere stijging van de verkoopprijzen (8 à 10 % tegenover 6 % voor personenauto's). Ook de marginale emissiereductiekosten bedragen meer (circa € 160 tegenover een kostenbereik van € 25 à 150 voor personenauto's).

5.2 Krachtens het voorstel is de nutsparameter de massa van het voertuig in rijklare toestand, maar de Commissie moet zich op grond van artikel 12 in 2014 uitspreken over het gebruik van alternatieve parameters (voetafdruk, laadvermogen). Het EESC hoopt dat het Europees Parlement en de Raad zich zullen buigen over de mogelijkheid om meteen te beginnen met de evaluatie van andere parameters, die beter rekening houden met het gebruik van LBV. De maximummassa van een voertuig bijvoorbeeld (brutomassa), die vermeld staat op het kentekenbewijs, is volgens het EESC een geschiktere parameter, omdat die het mogelijk maakt ook rekening te houden met het laadvermogen van een voertuig.

5.3 De boetes zijn voor LBV aanzienlijk hoger dan voor personenauto's: de standaard eenheidsboete bedraagt 120 euro (tegenover 95 euro voor personenauto's). Het EESC vindt dat het concurrentievermogen van de sector niet mag worden aangetast. In zijn ogen zouden even hoge boetes voor LBV als voor personenauto's daarom volstaan om naleving van de emissienorm af te dwingen, wat ook blijkt uit de effectbeoordeling. Het begrijpt niet waarom een bepaalde CO₂-uitstoot van een bedrijfsvoertuig strenger zou moeten worden bestraft dan dezelfde uitstoot van een personenauto.

5.4 Krachtens het voorstel kan het gebruik van innovatieve technologieën maximaal 7 gram CO₂/km bijdragen aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant. Het EESC stimuleert de toepassing van bedoelde technologieën, die ook de toeleveringsindustrie kans bieden op ontwikkelingsmogelijkheden en meer werkgelegenheid.

5.5 Het EESC wijst erop dat het voorstel voorziet in minder genereuze „superkredieten” voor voertuigen met zeer lage emissies dan Verordening (EG) nr. 443/2009, aangezien zowel LBV als personenauto's die minder dan 50 gram CO₂/km uitstoten voor superkredieten in aanmerking komen, maar de gemiddelde emissies van en de emissiedoelstellingen voor LBV veel hoger zijn dan van resp. voor personenauto's. De Commissie zou een realistischer cijfer moeten vaststellen op basis van de indeling van LBV van categorie N1 in drie massa-afhankelijke klassen. ⁽⁶⁾

5.5.1 Het EESC had graag gezien dat ook hierop in de effectbeoordeling uitgebreider was ingegaan. Het vindt het methodologisch gezien onnauwkeurig een absolute waarde (50 gram CO₂/km) vast te stellen wanneer, zoals bij bedrijfsvoertuigen het geval is, eenzelfde type chassis uiteindelijk zeer verschillende functies kan hebben, afhankelijk van opbouw en vervoerd gewicht. Bovendien is een dergelijke lage waarde met de huidige interne verbrandingsmotoren praktisch onhaalbaar. Daarvoor is het nodig „technologisch te breken met het verleden” ⁽⁷⁾, wat nog niet is gebeurd.

5.6 Het is de bedoeling voor 2020 een langetermijndoelstelling vast te stellen van 135 gram CO₂/km, mits tijdens de herziening van de voorgestelde verordening in 2013 de geactualiseerde resultaten van de effectbeoordeling de haalbaarheid daarvan bevestigen. Hoewel het EESC beaamt dat ook voor LBV langetermijndoelstellingen moeten worden geformuleerd, denkt het nu al dat het voorgestelde streefcijfer niet binnen de aangegeven termijn kan worden gehaald. De Commissie overschat de technologische vooruitgang die de komende jaren zal worden geboekt en heeft eens te meer geen rekening gehouden met de *lead time* van de sector en de invloed van externe factoren, die in een geïntegreerde benadering in aanmerking zouden moeten worden genomen.

5.7 Het EESC meent dat bovenstaande opmerkingen worden bevestigd door de tekortschietende effectbeoordeling, en wel om de volgende redenen:

5.7.1 Niet duidelijk is waarom voor de doelstelling van 135 gram CO₂/km is gekozen, en een kostenanalyse voor deze hoe-

veelheid CO₂ ontbreekt. Alleen voor 160, 150, 140 en 125 gram CO₂/km wordt het effect op de verkoopprijzen berekend. 125 gram CO₂/km wordt vanuit kosten oogpunt als doelstelling afgewezen: dat zou leiden tot een stijging van de verkoopprijs met € 4 000, circa 20 %. Daarom mag worden verondersteld dat het realiseren van de doelstelling van 135 gram CO₂/km zou leiden tot een kostenstijging van 15 à 20 % van de verkoopprijs.

5.7.2 Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat een stijging van de verkoopprijs de vernieuwing van het wagenpark kan vertragen en zodoende zou kunnen leiden tot een toename van de totale uitstoot (gemiddeld lagere uitstoot van nieuwe voertuigen, maar hogere totale uitstoot van het hele wagenpark).

5.8 Het EESC kan zich vinden in de voorgestelde afwijkingen voor fabrikanten van kleine aantallen voertuigen en niche-fabrikanten: in bijzondere gevallen moet flexibiliteit mogelijk zijn.

5.9 Het EESC vreest dat de voorgestelde specifieke regeling voor incomplete voertuigen ongeschikt is, omdat relevante gegevens ontbreken. Het is dan ook ingenomen met het initiatief van het Spaanse voorzitterschap om samen met lidstaten en Commissie zich opnieuw hierover te buigen. Tijdens de momenteel aan de gang zijnde herziening worden o.a. wijzigingen aangebracht om de tekst beter op de werkelijke situatie in de sector af te stemmen. Toch blijft het belangrijk dat er zo snel mogelijk een officieel systeem voor de monitoring van gegevens over de CO₂-uitstoot van *multistage* voertuigen komt.

5.10 Het EESC kan zich erin vinden het toepassingsgebied van het voorstel te beperken tot voertuigen van categorie N1 en desgewenst alleen uit te breiden tot voertuigen van de categorieën N2 en M2 na een specifieke effectbeoordeling, wanneer de gegevens over hun emissies beschikbaar zijn. ⁽⁸⁾ Het dringt er echter op aan de specifieke eigenschappen van deze voertuigen ten volle in aanmerking te nemen. Met name de voertuigen van categorie M2 zouden nu al buiten de regeling moeten worden gehouden, gelet op hun niche-kenmerken.

Brussel, 14 juli 2010

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Mario SEPI

⁽⁶⁾ klasse I: maximummassa 1 305 kg en laadvermogen 2,5 m³; klasse II: maximummassa 1 760 kg en laadvermogen 6 m³; klasse III: > 1 760 kg en laadvermogen 17 m³.

⁽⁷⁾ Zie het in voetnoot 5 genoemde EESC-advies.

⁽⁸⁾ Het meten van de CO₂-uitstoot van voertuigen van de categorieën N2 en M2 is op grond van de Euro 5 & 6-verordening vanaf resp. januari 2011 en september 2015 verplicht voor alle nieuw ingeschreven voertuigen. Gegevens over de CO₂-uitstoot van voertuigen die zijn goedgekeurd op grond van de verordening inzake zware bedrijfsvoertuigen, zullen wellicht pas beschikbaar komen als de Euro VI-emissies van kracht worden (31.12.2013).