

Communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen



Resolutie van het Europees Parlement van 24 oktober 2007 over de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen ([2007/2119\(INI\)](#))
Het Europees Parlement ,

P6_TA-PROV(2007)0469 [A6-0343/2007](#)

- gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over de resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen ([COM\(2007\)0019](#)),
- gezien de effectbeoordeling met betrekking tot de bovengenoemde mededeling ([SEC\(2007\)0060](#)),
- gezien het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap (6e MAP)([1](#)),
- gezien het zesde([2](#)) en het zevende([3](#)) kaderprogramma voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie,
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 16 november 2005 over de zege in de strijd tegen de wereldwijde klimaatverandering([4](#)),
- gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – De wereldwijde klimaatverandering beperken tot 2 graden Celsius – Het beleid tot 2020 en daarna ([COM\(2007\)0002](#)),
- onder verwijzing naar zijn resolutie van 14 februari 2007 over klimaatverandering ([5](#)),
- gezien de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van 8 en 9 maart 2007 inzake de hernieuwde Europese duurzaamheidsstrategie (juni 2006) en inzake de rol van milieutechnologieën en eco-innovatie bij de verwezenlijking van de doelstellingen van de Lissabon-strategie voor groei en werkgelegenheid,
- gezien het rapport van het Europese Klimaatveranderingsprogramma van 31 oktober 2006 getiteld "Beschouwing en analyse van het reductiepotentieel en de kosten van technologische en andere maatregelen om de CO₂-uitstoot van personenauto's te verminderen"([6](#)),
- gezien Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's([7](#)),
- gezien Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof([8](#)) en het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van

brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen ([COM\(2007\)0018](#)),

– gelet op artikel 45 van zijn Reglement,

– gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie interne markt en consumentenbescherming ([A6-0343/2007](#)),

A. overwegende dat ca. 19% van de CO₂-uitstoot van de Europese Unie wordt veroorzaakt door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, waarbij het volume in absolute zin blijft groeien, voornamelijk als gevolg van het toenemende aantal en het groeiende vermogen van auto's,

B. overwegende dat de meest rendabele en doeltreffendste beleids optie om de totale CO₂-uitstoot van het personenvervoer te verminderen erin bestaat het aandeel van het openbaar vervoer te verhogen; overwegende dat derhalve maatregelen geboden zijn ter bevordering en verbetering van de kwaliteit en het bereik van het openbaar vervoer, om de overstap van het eigen vervoermiddel naar het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en zo de in totaal door het woon-werkverkeer veroorzaakte CO₂-emissies te reduceren,

C. overwegende dat in de strategie van de EU om de CO₂-uitstoot van auto's te verminderen tot dusver te weinig aandacht is besteed aan het rijgedrag en aan infrastructuur-maatregelen, hoewel hierin een groot potentieel ligt voor verlaging van de CO₂-uitstoot,

D. overwegende dat het wegtransport 60% van alle in de EU gebruikte olie voor zijn rekening neemt, terwijl inefficiënt gebruik van brandstof een steeds grotere bedreiging vormt voor de zekerheid van de energievoorziening en tevens bijdraagt aan hoge bedrijfskosten en aan het uitputten van de wereldoliereserves,

E. overwegende dat er nu wetgevingsmaatregelen vereist zijn om de design en technologische aanpassingen te bevorderen die nodig zijn om de sector te laten bijdragen aan het bereiken van de EU-doelstelling om de CO₂-uitstoot tegen 2020 met ten minste 20% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990,

F. overwegende dat de vrijwillige benadering is uitgedraaid op een mislukking, aangezien duidelijk is dat de auto-industrie haar vrijwillige verbintenis van 140g CO₂/km tegen 2008 niet zal halen, terwijl het streefdoel van 120g CO₂/km voor het eerst werd voorgesteld in 1995 en al in 1996 door de Raad en het Parlement is onderschreven met als deadlines 2005 en uiterlijk 2010,

G. overwegende dat de Commissie in haar mededeling getiteld "Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21e eeuw" ([COM\(2007\)0022](#)) de hoofdlijnen uitzet voor de toekomstige strategie ter reductie van de CO₂-uitstoot van motorvoertuigen op basis van een geïntegreerd beleid dat gericht is op het halen van de EU-doelstelling van 120g CO₂/km tegen 2012 door een combinatie van maatregelen van de Europese Unie en de lidstaten,

H. overwegende dat er actie moet worden ondernomen om de CO₂-emissies van personenauto's te verlagen door middel van een geïntegreerd beleid dat maatregelen op motoreengebied, aanvullende maatregelen, biobrandstoffen, milieuvriendelijk rijgedrag en infrastructuurmaatregelen omvat,

I. overwegende dat de absolute CO₂-uitstoot van auto's afhankelijk is van een complexe

wisselwerking tussen het motorrendement, het koolstofgehalte van brandstoffen, het rijgedrag, de afgelegde afstanden, de verhouding kwaliteit/verzadiging van de infrastructuur en de CO₂-efficiëntie van de componenten,

J. overwegende dat een significante vermindering van de CO₂-uitstoot kan worden gerealiseerd wanneer in alle lidstaten consistent de hand wordt gehouden aan de snelheidslimieten,

K. overwegende dat betaalbaarheid en vernieuwing van het wagenpark onbetwistbaar van essentieel belang zijn voor de verbetering van de CO₂-uitstoot, de luchtkwaliteit en de veiligheid van auto's op de weg,

L. overwegende dat belastingheffing en etikettering tot nog toe niet hebben bijgedragen aan de op 3 pijlers berustende EU-strategie om de CO₂-uitstoot van auto's terug te dringen,

M. overwegende dat het van het essentieel belang is dat bindende en duidelijk omliggende CO₂-emissiedoelstellingen voor personenauto's worden vastgesteld, zowel ter wille van een soepele werking van de interne markt voor de automobiellindustrie als van een gedegen voorlichting van de consument, zodat hij door een weloverwogen keuze bij de aankoop van een voertuig in belangrijke mate aan de vermindering van de CO₂-uitstoot kan bijdragen,

N. overwegende dat Richtlijn 1999/94/EG onvoldoende doeltreffend is gebleken en de lidstaten er niet in zijn geslaagd deze op een uniforme manier om te zetten,

O. overwegende dat kan worden opgemerkt dat de invoering van zuinigheidsklassen - waardoor de Europese consument bij zijn aankoopbeslissingen middels een gemakkelijk te begrijpen letter- of kleurencode praktische ondersteuning wordt geboden, zodat hij in staat wordt gesteld energie te besparen en de CO₂-uitstoot te verminderen - bij een aantal producten (b.v. elektrische en huishoudelijke apparaten) blijkt te zijn geslaagd,

P. overwegende dat alle voertuigcategorieën moeten bijdragen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot, aangezien daarvoor vooral ook het aantal voertuigen op de markt van belang is,

Q. overwegende dat de in de strategie van Lissabon geformuleerde doelstellingen van duurzame groei en werkgelegenheid daadwerkelijk worden nagestreefd door maatregelen te vermijden die de druk om banen te schrappen in de automobiellindustrie in Europa vergroten en de internationale concurrentiepositie hiervan in gevaar brengen;

Tijdschema en doelstellingen

1. erkent dat fabrikanten vijf à zeven jaar nodig hebben om op de meest economische manier aanpassingen in het ontwerp van voertuigen aan te brengen en dat de gemiddelde uitstoot van auto's op de EU-markt in 2008 waarschijnlijk hoger zal liggen dan 150g CO₂/km, en is derhalve ingenomen met het plan van de Commissie om een EU-kaderwetgeving voor de beperking van de CO₂-uitstoot in te dienen, met inbegrip van bindende maatregelen ter verbetering van het brandstofrendement van lichte voertuigen door middel van verbeterde motortechnologie en andere technische verbeteringen en door gebruik van biobrandstof; brengt in herinnering dat het gemiddelde streefcijfer voor het EU-voertuigenpark van 120g CO₂/km per personenauto door de Raad in 1996 en door het Parlement in 1997 is onderschreven, met als initieel streefdoel het jaar 2005 en als eindlimiet het jaar 2010;

2. dringt erop aan dat de voorgestelde toepassing van "aanvullende maatregelen" om de eerder

overeengekomen emissiedoelstelling van 120g CO₂/km te halen mogelijk wordt gemaakt door middel van kwantificeerbare normen, en is van mening dat de wetgeving moet voorzien in duidelijke en meetbare doelstellingen voor uitstootbeperking met behulp van technische middelen;

3. stelt voor dat er met ingang van 2011 bindende jaarlijkse emissiedoelstellingen worden vastgesteld ten einde technische verbeteringen aan voertuigen te bevorderen om er zeker van te zijn dat alleen al daardoor de gemiddelde uitstoot van alle personenauto's op de EU-markt in 2015 niet meer bedraagt dan 125 g CO₂/km;
4. roept de Commissie op met concrete wetgevingsvoorstellen en maatregelen te komen om te garanderen dat, als onderdeel van de "aanvullende maatregelen" in het kader van het geïntegreerd beleid, de emissie van personenauto's met minstens 10 g CO₂/km kan worden verlaagd om de totale streefwaarde van 120g CO₂/km te verwezenlijken;
5. dringt erop aan dat de gemiddelde uitstoot vanaf 1 januari 2020 niet meer mag bedragen dan 95g CO₂/km en is van oordeel dat de EU de noodzakelijke bevordering van innovatie moet steunen via het zevende kaderprogramma onderzoek; onderstreept dat het onderzoek naar en de ontwikkeling van niet-vervuilende voertuigen - b.v. voertuigen met elektrische aandrijving - intensiever moet worden gestimuleerd;
6. herinnert aan zijn bovenvermelde resolutie van 16 november 2005, waarin het aandrang op "bindende doelstellingen voor de CO₂-emissies van nieuwe voertuigen in de orde van grootte van 80 tot 100g/km voor nieuwe voertuigen op middellange termijn"; steunt de Commissie in haar voornemen om onderzoek, ontwikkeling en demonstratie van geavanceerde technologieën te bevorderen, inzonderheid met het oog op de ambitieuzere doelstellingen voor 2020; verzoekt de Commissie de mogelijkheid te onderzoeken voor verdere geleidelijke reducties na 2012 door gebruikmaking van lichtere materialen bij de autoproductie, waarbij de bestaande wetgeving moet worden nageleefd en de verkeersveiligheid voor inzittenden en kwetsbare weggebruikers niet in het gedrang mag komen;
7. wijst erop dat er nu al ruimtebesparende auto's voor de korte afstand (zgn. "gentlecars") met emissiewaarden van minder dan 90g CO₂/km in grote series worden geproduceerd en verzoekt de Commissie derhalve om, in combinatie met alle andere maatregelen, het zo frequent mogelijke gebruik van gentlecars in plaats van voertuigen met een hoge CO₂-uitstoot te bevorderen;
8. is van mening dat de Commissie, na een uitvoerige kosten-batenanalyse te hebben opgemaakt en in aansluiting op de post-Kyoto-overeenkomst, uiterlijk in 2016 moet overgaan tot de bevestiging of herziening van doelstellingen voor de langere termijn, en gaat ervan uit dat deze doelstellingen mogelijkterwijs zullen nopen tot nog verdere emissiebeperkingen tot 70g CO₂/km of minder tegen 2025;
9. verzoekt de Commissie bij de vaststelling van bindende wetgevingsmaatregelen die van invloed kunnen zijn op het tempo waarin het wagenpark wordt vernieuwd rekening te houden met de technische haalbaarheid, de kosteneffectiviteit, het milieueffect en de betaalbaarheid van nieuwe auto's, gerekend in termen van levensduur;
10. merkt op dat via de Gemeenschapswetgeving een markt van 17 à 18 miljoen voertuigen per jaar wordt gereguleerd, het equivalent van de markt voor personenauto's in de VS; gaat ervan uit dat een ambitieus opgezet EU-beleid tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen als een stimulans zal fungeren voor de kenniseconomie en de schepping van arbeidsplaatsen in de automobieltoeleveringsindustrie, en over de gehele wereld een positieve invloed zal hebben in

termen van vermindering van de emissies in de vervoerssector;

11. pleit er met het oog op de problemen die sommige gespecialiseerde constructeurs kunnen ondervinden om binnen de gestelde termijnen de gemiddelde emissies voor het beperkte assortiment auto's dat zij produceren te verminderen, voor dat elke fabrikant of importeur het recht krijgt jaarlijks 500 te identificeren voertuigen uit te sluiten van de gegevens ter berekening van de gemiddelde uitstoot, met dien verstande evenwel dat de uitstoot en het brandstofverbruik van deze voertuigen moeten worden aangegeven in de voertuigspecificatie en overeenkomstig de gangbare wettelijke voorschriften aan de consument kenbaar moeten worden gemaakt;

12. pleit er daarnaast, gezien de problemen die sommige fabrikanten met kleine productievolumes (maximaal 300 000 productie-eenheden) en nieuwkomers met een marktaandeel van minder dan 0,5% kunnen ondervinden om binnen de gestelde termijnen de gemiddelde emissies voor het beperkte assortiment door hen geproduceerde auto's te verlagen, bij de Commissie voor zich te beraden over de mogelijkheid om in de wetgeving voorstellen op te nemen tot vaststelling van ambitieuze emissiebeperkingsdoelstellingen voor dergelijke gespecialiseerde constructeurs;

13. wijst op de belangrijke rol die gespecialiseerde constructeurs van duurdere auto's en auto's met een groot vermogen spelen bij de ontwikkeling van geavanceerde technologieën, het behoud van hoogwaardige arbeidsplaatsen, het stimuleren van de wereldwijde export en de bevordering van de Europese economie, en merkt op dat de knowhow van deze constructeurs substantieel zou moeten bijdragen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot van auto's;

14. dringt erop aan dat eventuele nieuwe regelingen de interne markt moeten beschermen en dat de lidstaten de EU-regels op dezelfde datum en op dezelfde manier dienen om te zetten, ten einde marktverstoring en -versnippering te voorkomen.

Lastenverdeling onder constructeurs

15. erkent dat er sprake is van een grote variatie in consumentenvoorkeuren met betrekking tot personenauto's en dat de samenstelling van het productassortiment van de respectieve fabrikanten duidelijk verschilt; dringt erop aan dat vermindering van de CO₂-uitstoot moet worden gerealiseerd voor alle auto's die op de markt verschijnen en dat er derhalve ruimte moet worden gelaten voor een zekere nuttigheidsgerelateerde differentiatie, zonder dat dit evenwel de stimulans om over te stappen op voertuigen met een lagere uitstoot mag wegnemen of constructeurs mag benadelen die al in een vroeg stadium met goede resultaten komen;

16. benadrukt dat, om al te grote verstoringen op de automarkt te voorkomen, bepaalde voertuigen de emissiegrenswaarden zouden moeten kunnen overschrijden, maar is niettemin van mening dat uitstootbeperkingen krachtig moeten worden bevorderd en stelt daarom voor dat bij de vaststelling van de gemiddelde emissiedoelstellingen voor 2012 en 2020 en van de tussentijdse jaarlijkse doelstellingen als referentiemodel wordt uitgegaan van een grenswaardencurve die moet gelden voor alle door fabrikanten en importeurs verkochte voertuigen, en die in eerste instantie een dwarsdoorsnede moet vormen van het aanbod van nieuwe personenauto's zoals dat er per 1 januari 2009 zou moeten uitzien;

17. beveelt aan dat de grenswaardencurve wordt vastgesteld op basis van een wiskundige formule die wordt uitgedrukt als een functie waarbij de CO₂-uitstoot van elk voertuig wordt gerelateerd aan zijn voetafdruk (spoorbreedte maal wielbasis);

18. verzoekt de Commissie erop toe te zien dat alle fabrikanten zich naar behoren inspinnen en

dat er adequate prikkels worden gegeven ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voor het gehele wagenpark; is echter van mening dat de in te voeren regeling constructeurs van traditioneel meer vervuilende voertuigen noch rechtstreeks noch indirect mag bevoordelen, dat voertuigen met een hogere CO₂-uitstoot ook moeten worden verplicht een grotere bijdrage aan de vermindering van de CO₂-uitstoot te leveren en dat de regeling de meest geavanceerde technologieën en alternatieve brandstoffen naargelang van hun broeikasgaseffect moet belonen (hybride aandrijving, dan wel aandrijving op waterstof, elektriciteit of andere alternatieve brandstoffen);

19. roept de Commissie er, na de standpunten van de belanghebbende partijen te hebben gehoord, toe op aan het Parlement en de Raad voorstellen te doen om te waarborgen dat bij het uitzetten van de curve rekening wordt gehouden met de verschillen in omvang tussen de respectieve automodellen en met de technologische kosten die aan het realiseren van de emissiebeperkingen zijn verbonden, alsook met de betaalbaarheid van nieuwe auto's voor de verschillende categorieën klanten, opdat zowel aan de diversiteit als aan de maatschappelijke rechtvaardigheid recht wordt gedaan;

20. merkt op dat er verschillende wetgevingsopties openstaan om dit doel te bereiken; acht het van essentieel belang dat de te bereiken doelstellingen, zoals de Commissie in haar mededeling aangeeft, "billijk zijn ten aanzien van de diversiteit van de Europese autoconstructeurs", maar dat tevens de beste prestaties op het gebied van voertuigrendement daadwerkelijk worden beloond;

21. stelt voor per 1 januari 2011 een nieuw besloten marktmechanisme - het zogenaamde "Carbon Allowance Reductions System" (CARS) - te introduceren, waarbij fabrikanten en importeurs geldelijke sancties worden opgelegd die in verhouding staan tot de mate waarin de emissiewaarden per verkochte auto worden overschreden, en wel zo dat deze boetes kunnen worden afgekocht tegen inwisselbare credits die worden toegekend voor nieuw geregistreerde personenauto's van dezelfde constructeur met een uitstoot die onder de grenswaardencurve ligt; is van mening dat de aldus op te leggen sancties per buitensporige g CO₂/km hoger moeten zijn dan de toe te kennen compensaties;

22. dringt erop aan dat eventueel in te voeren systemen van tussen constructeurs verhandelbare quota gescheiden moeten worden gehouden van de emissiehandelsregeling van de EU of van alle andere externe regelingen voor koolstofcredits of compensaties;

23. verzoekt de Commissie om specifieke kredieten op te nemen voor vroegtijdige maatregelen voor de invoering van technologieën met een uiterst geringe CO₂-uitstoot, zoals waterstof, brandstofcellen en stekkervoertuigen, die het mogelijk maken ieder soort voertuig dat vanaf heden tot het eerste jaar van tenuitvoerlegging te tellen onder de procedure voor CO₂-monitoring als equivalent aan (b.v.) veertig conventionele voertuigen, met afnemende kredieten voor daaropvolgende jaren;

24. is van mening dat de op te leggen sancties op een voor de industrie voorspelbare en strikte manier moeten worden vastgesteld, en stelt voor dat de Commissie adequate voorstellen doet met betrekking tot de omvang in EUR/g CO₂ van de te hanteren boetes of credits;

25. onderkent dat de grenswaardencurve en het niveau van de sancties eventueel op gezette tijden zullen moeten worden aangepast, zowel om rekening te houden met de ontwikkelingen op het gebied van voertuigtechnologie als om eventuele vertragingen in het tempo waarin emissieverlagingen worden doorgevoerd tegen te gaan;

26. pleit ervoor dat de inkomsten uit geldelijke sancties worden gebruikt voor onderzoek en

ontwikkeling op het gebied van CO2-emissiebeperkingen en voor ondersteuning van het plaatselijk openbaar vervoer;

27. gaat ervan uit dat de prijs van de credits - nadat deze aanvankelijk door de Commissie is vastgesteld - zal worden bepaald door de markt en dat credits in het kader van deze regeling eventueel zullen kunnen worden overgebracht naar daaropvolgende jaren of kunnen worden verkocht of overgedragen aan andere ondernemingen of bedrijfseenheden, teneinde fabrikanten en importeurs meer flexibiliteit en ruimere mogelijkheden te bieden;

28. dringt erop aan dat de informatie over emissieprestaties per voertuig en per constructeur in een gemakkelijk toegankelijk formaat beschikbaar wordt gesteld voor het publiek, teneinde transparantie te garanderen en gemakkelijker tussen voertuigen en fabrikanten te kunnen vergelijken;

29. pleit ervoor dat fabrikanten en importeurs gebruik kunnen maken van flexibele faciliteiten zoals groepsuitmiddeling, toekenning van credits voor voertuigen die rijden op hernieuwbare brandstoffen en opsparingsmogelijkheden, en zelf moeten kunnen bepalen of de onderneming als zodanig dan wel de diverse dochterondernemingen of bedrijfseenheden die direct verantwoordelijk zijn voor de productie van de desbetreffende voertuigen als erkende handelsentiteit optreden;

Tests, gegevenscontroles en voertuigspecificaties

30. dringt erop aan dat het dient te gaan om beperking van de totale uitstoot van broeikasgassen per voertuig, inclusief de aan airconditioningsystemen toe te schrijven uitstoot; dringt er voorts bij de Commissie op aan met voorstellen te komen voor de actualisering van testcycli waardoor de werkelijke rijomstandigheden beter worden weergegeven;

31. pleit voor herziening van de testprocedures, zodat de feitelijke rijcondities beter worden nagebootst, en dringt erop aan de Europese rijcyclus zo aan te passen dat recht wordt gedaan aan technologische ontwikkelingen zoals het inbouwen van zesversnellingsbakken;

32. moedigt de Commissie ertoe aan nieuwe maatstaven en normen te introduceren waardoor een vaste waarde kan worden gekoppeld aan verbeteringen die nuttig zijn voor de vermindering van de CO2-uitstoot, zoals schakelindicatoren, econometers, efficiëntere airconditioning, verbeterde smeeroliën, start/stop-systemen voor stationair draaien, banden met lage rolweerstand en bandenspanningsbewakingssystemen - waarvan het gebruik afhankelijk kan zijn van het individuele rijgedrag; pleit tevens voor het inbouwen van technologie in voertuigen waardoor een milieuvriendelijke rijstijl wordt bevorderd, zoals instrumenten die zowel het brandstofverbruik en de brandstofkosten per gereden traject aangeven als het verbruik en de kosten op vaker afgelegde trajecten, actieve waarschuwingssystemen bij overschrijding van de snelheidslimiet en hulpmiddelen voor beheersing van de snelheid zoals snelheidsbegrenzers;

33. roept de Raad op de gebruikte testprocedures opnieuw te bekijken, zodat kan worden nagegaan of de geldende productievoorschriften ook daadwerkelijk worden nageleefd en ervoor kan worden gezorgd dat er geen verschillen kunnen bestaan in de manier waarop de gecertificeerde instanties in de diverse lidstaten te werk gaan;

34. benadrukt dat de dringende vraagstukken ten aanzien van de continuïteit van de energievoorziening bij voorrang moeten worden opgelost en onderstreept tevens de noodzaak de Europese afhankelijkheid van geïmporteerde brandstoffen terug te dringen, de CO2-uitstoot te verminderen door verhoging van de voertuigefficiency en de veiligheid in het wegverkeer te

verbeteren;

35. is van mening dat energiebesparende maatregelen die een lager brandstofverbruik beogen de continuïteit van de energievoorziening zeer ten goede zullen komen omdat daardoor zowel de afhankelijkheid van de Gemeenschap van de invoer van primaire energiebronnen als de internationale prijzen van koolwaterstoffen worden verlaagd;

Reclame en etikettering

36. roept de Commissie, aangezien het niet veel verwacht van de voorgenomen vrijwillige overeenkomst inzake reclame voor nieuwe auto's, ertoe op met een voorstel te komen tot aanpassing van Richtlijn 1999/94/EG en om wettelijke voorschriften te introduceren voor de etikettering, reclame en marketing van nieuwe auto's op de interne markt van de EU, vooral om te waarborgen dat deze correct wordt omgezet, zodat de consument kan worden voorzien van volledige en begrijpelijke informatie;

37. beveelt aan dat er verplichte en uniforme minimumvoorschriften worden vastgesteld voor het op een opvallende en gebruikersvriendelijke manier en zo mogelijk - ter wille van het vergelijkingseffect - onder gebruikmaking van een kleurcode etaleren van informatie omtrent het brandstofverbruik (in l/100 km) en de CO₂-uitstoot (in g/km) van nieuwe auto's op de voertuigen en in advertenties, in alle marketing- en reclamemateriaal en in showrooms; beschouwt etikettering in A tot en met G-formaat, zoals dat gebruikelijk is voor het vergelijken van de energie-efficiëntie van bepaalde elektrische producten als een geschikt model voor het afbeelden van de vereiste informatie;

38. roept de Commissie op regels met vergelijkbare doelstellingen voor te stellen voor sectoren die niet onder de bestaande wetgeving vallen, zoals via tv, radio en internet verspreid materiaal en voor reclame ten behoeve van nagenoeg nieuwe auto's;

39. is van mening dat de wetgeving tot het verplicht vermelden van gezondheidswaarschuwingen op pakjes sigaretten hiervoor een bruikbaar voorbeeld is, en stelt derhalve voor dat ten minste 20% van de ruimte die wordt besteed aan de promotie van nieuwe auto's door middel van advertenties, marketingmateriaal of in showrooms op het verkooppunt geëtaleerde gegevens moet worden gebruikt voor het in een goedgekeurd formaat verstrekken van informatie over brandstofverbruik en CO₂-uitstoot;

40. beveelt aan de testresultaten van airconditioninginstallaties verplicht in alle in marketing- en promotiemateriaal en in showrooms vermelde informatie te laten opnemen;

41. stelt voor een verplichte reclamecode in te voeren waarbij het doen van ongefundeerde milieuaanspraken wordt verboden, en pleit ter bevordering van een sterke vraag naar voertuigen met een lage CO₂-uitstoot voor de invoering van een beoordelingssysteem waarbij de milieuprestaties door middel van "groene sterren" worden aangegeven, onder inachtneming van alle daaraan verbonden milieuaspecten, waaronder CO₂-uitstoot (in g/km) en andere vervuilende emissies, brandstofverbruik (in l/100 km), gewicht, aërodynamische eigenschappen, optimaal ruimtegebruik, geluidsoverlast en apparatuur om milieuvriendelijk rijden te bevorderen;

Bevordering van de vraag bij de consument

42. onderkent de belangrijke rol die de lidstaten kunnen vervullen bij het aanmoedigen van de vraag bij de consument naar voertuigen met geringere emissies voor openbaar en particulier

vervoer, en dringt aan op de uitwerking van nationale actieplannen waarbij maatregelen worden uitgevaardigd om hierin te voorzien;

43. spreekt in het bijzonder zijn steun uit voor het gebruik van fiscale maatregelen en moedigt de lidstaten ertoe aan voor voertuigen met bovengemiddelde emissies meer belasting over de aanschaf en meer motorrijtuigenbelasting te heffen;

44. onderkent dat de ouderdom van het wagenpark en te hard rijden van invloed zijn op de uitstoot; verzoekt de Commissie en de lidstaten economische prikkels te introduceren voor het uit het verkeer halen van oude auto's en de voertuigenbelasting ten dele te laten variëren naargelang van de CO₂-uitstoot en van andere vervuilingselementen; wijst erop dat naarmate er geleidelijk meer CO₂-emissieloze technologieën worden ingezet, de CO₂-gerelateerde belastingcomponent normaliter op den duur zou moeten verdwijnen;

45. dringt ter voorkoming van het versplinteren van de interne markt aan op de vaststelling van EU-brede definities voor CO₂-emissiewaarden, die de lidstaten kunnen gebruiken voor de vaststelling van emissiegerelateerde fiscale stimuleringsmaatregelen;

46. steunt de toepassing van op CO₂-emissies gebaseerde autobelastingen en accijnzen voor alternatieve brandstoffen teneinde de consumenten en de industrie de juiste prikkels te geven;

Lichte bedrijfsvoertuigen (N1) en andere categorieën

47. steunt het voornemen van de Commissie om de CO₂-emissies voor lichte bedrijfsvoertuigen te reguleren en dringt er bij de Commissie met klem op aan tegelijk met de geplande voorstellen voor personenauto's met voorstellen voor dergelijke voertuigen te komen;

48. erkent dat lichte bedrijfsvoertuigen over andere eigenschappen beschikken en een andere markt vertegenwoordigen dan personenauto's; wijst op het gebrek aan gegevens over de gemiddelde emissies in deze sector en op de kosten die nodig zijn om deze te kunnen terugdringen, maar is van mening dat de normen en voorschriften op dit gebied zoveel mogelijk moeten overeenkomen met die voor personenauto's;

49. herinnert eraan dat het Europees Parlement de Commissie al herhaalde malen heeft verzocht zich te beraden over maatregelen ter vermindering van de CO₂-uitstoot voor alle categorieën wegvoertuigen, en verzoekt haar derhalve met klem tegen uiterlijk 1 januari 2009 met adequate reguleringsvoorstellen te komen voor zware bedrijfsvoertuigen en tweewielers;

Aanvullende maatregelen

50. is van mening dat maatregelen die kunnen bijdragen aan vermindering van de CO₂-uitstoot van voertuigen, maar waarvan de waarde niet in absolute cijfers kan worden uitgedrukt, uitsluitend als aanvullend moeten worden beschouwd en niet in de thans voorgestelde wetgeving moeten worden opgenomen;

51. is van mening dat flankerende maatregelen ter bevordering van zuiniger rijden, biobrandstoffen en vooral verbetering van verkeersbeheerssystemen de CO₂-emissies tot een minimum kunnen helpen beperken;

52. spoort de lidstaten ertoe aan de hoeveelheid goederen die met zware vrachtwagens wordt vervoerd te beperken ten voordele van vervoer per spoor of per schip, hetgeen zou resulteren in

een vermindering van de uitstoot van vervuilende stoffen en tevens de vraag naar olie zou doen dalen;

53. is er beducht voor dat intensiever gebruik van biobrandstoffen dreigt te leiden tot hogere prijzen voor levensmiddelen en veevoer, hetgeen ernstige gevolgen zou hebben voor mensen met zeer lage inkomens en de vernietiging van tropische regenwouden nog dreigt te versnellen, en roept de Commissie op strikte certificeringsregels voor geïmporteerde biobrandstoffen voor te stellen teneinde eventuele negatieve maatschappelijke en ecologische gevolgen te voorkomen;

54. is van mening dat de voordelen van biobrandstoffen voor de vermindering van de CO₂-uitstoot in ieder geval moeten worden betrokken bij de herziening van Richtlijn 98/70/EG;

55. dringt erop aan dat er een certificeringssysteem wordt ontwikkeld voor duurzaam geproduceerde biobrandstoffen; verzoekt de Commissie met een wetgevingsvoorstel te komen om alleen biobrandstoffen waarvan de duurzame productie gecertificeerd is, te laten meetellen voor het halen van de emissiestreefcijfers; benadrukt dat biobrandstoffen van de tweede generatie die zijn afgeleid van gewassen of gewasdelen welke niet direct gebruikt worden voor voedingsdoeleinden en een beter rendement bieden, moeten worden ontwikkeld en zelfs meer steun moeten krijgen;

56. pleit voor de vaststelling van nieuwe brandstofrendementsdoelstellingen voor na 2012, teneinde de voertuigemissies verder terug te dringen en meer zekerheid te bieden voor alle betrokkenen;

57. verzoekt de Commissie na te denken over de rol en het potentieel van gasvormige alternatieve brandstoffen, zoals vloeibaar petroleumgas en aardgas, die op korte termijn kunnen bijdragen tot de vermindering van de CO₂-uitstoot en de diversificatie van het energieaanbod;

58. verzoekt de Commissie en de lidstaten er rekening mee te houden dat er behoefte is aan grondige kennis van de nieuwe motorvoertuigtechnologieën en dat er in het bijzonder scholingscursussen moeten worden aangeboden voor specifieke groepen (zoals workshops voor machineconstructeurs en technische diensten);

59. roept de Commissie op onverwijld een aanvang te maken met de voorbereiding van een EU-brede campagne ter bevordering van milieubewust autorijden als onderdeel van de strategie om de CO₂-uitstoot van auto's te verminderen;

60. verzoekt de Commissie aan het Europees Parlement verslag uit te brengen over manieren om de CO₂-voordelen van milieubewust autorijden te toetsen en - mocht zij van mening zijn dat dit niet mogelijk is - uit te leggen waarom zij het ECODRIVEN-project, dat zich richt op het kwantificeerbaar verminderen van de CO₂-uitstoot door milieubewust autorijden, financiert;

61. is in principe voorstander van het verplicht volgen van een cursus milieubewust autorijden om een rijbewijs te kunnen halen;

o
o o

62. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.

-
- (1) PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1
 - (2) PB L 232 van 29.8.2002, blz. 1.
 - (3) PB L 412 van 30.12.2006, blz. 1.
 - (4) PB C 280 E van 18.11.2006, blz. 120.
 - (5) Aangenomen teksten, [P6_TA\(2007\)0038](#).
 - (6) http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf
 - (7) PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).
 - (8) PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003.