



Brussel, 14.7.2021  
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie**

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -  
{SWD(2021) 614 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Met de **mededeling over de Europese Green Deal**<sup>1</sup> is een nieuwe groeistrategie voor de EU gelanceerd die bedoeld is om de EU tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnefficiënte en concurrerende economie om te vormen. De ambitie van de Commissie om haar klimaatdoelstellingen te verhogen en van Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te maken, wordt hierdoor bevestigd. De strategie is er bovendien op gericht om de gezondheid en het welzijn van de burgers tegen milieugerelateerde risico's en effecten te beschermen. 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.

Klimaatverandering is een urgent probleem dat vraagt om oplossingen. In overeenstemming met de wetenschappelijke bevindingen van het speciaal verslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) moet de wereldwijde CO<sub>2</sub>-neutraliteit rond 2050 worden bereikt, en neutraliteit voor alle andere broeikasgassen later in de eeuw. Vanwege deze dringende uitdaging moet de EU meer inspanningen leveren en wereldwijd leiderschap tonen door tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Dit doel wordt in de mededeling “**Een schone planeet voor iedereen** – Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie”<sup>2</sup> uiteengezet.

Op basis van een uitgebreide effectbeoordeling heeft de Commissie in haar mededeling van september 2020 over **een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030**<sup>3</sup> voorgesteld om de ambitie van de EU aan te scherpen en een veelomvattend plan voor te stellen om de bindende doelstelling van de Europese Unie voor 2030 op verantwoorde wijze te verhogen tot een netto-emissiereductie van ten minste 55 %. Die ambitieuzere doelstelling voor 2030 geeft beleidsmakers en investeerders meer zekerheid, in die zin dat wordt voorkomen dat besluiten die in de komende jaren worden genomen, tot emissieniveaus leiden die onverenigbaar zijn met de doelstelling van de EU om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. De doelstelling voor 2030 is in overeenstemming met de doelstelling van de Overeenkomst van Parijs om de wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C te houden en ernaar te blijven streven deze op 1,5 °C te houden.

De Europese Raad heeft tijdens zijn bijeenkomst van december 2020 zijn goedkeuring gehecht aan de nieuwe bindende EU-doelstelling voor 2030<sup>4</sup>. Hij heeft de Commissie ook verzocht “*na te gaan hoe alle economische sectoren het best kunnen bijdragen aan de doelstelling voor 2030 en de nodige voorstellen te doen, vergezeld van een grondige analyse van de ecologische, economische en sociale gevolgen op het niveau van de lidstaten, rekening houdend met de nationale energie- en klimaatplannen en kijkend naar bestaande mogelijkheden tot flexibiliteit*”.

Daartoe zal de **Europese klimaatwet**, zoals overeengekomen met de medewetgevers, de doelstelling van de EU inzake klimaatneutraliteit juridisch bindend maken en de ambitie voor

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 690 final.

<sup>4</sup> Conclusies van de Europese Raad van 10-11 december 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2030 verhogen door de doelstelling van een netto-emissiereductie van ten minste 55 % tegen 2030 ten opzichte van 1990 vast te stellen.

De huidige klimaat- en energiewetgeving die naar verwachting slechts zal leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 40 % tegen 2030 en met 60 % tegen 2050, is door de Commissie herzien om de in de Europese klimaatwet voorgestelde koers te volgen en dit verhoogde ambitieniveau voor 2030 te realiseren.

Dit “Klaar voor 55”-wetgevingspakket is, zoals aangekondigd in het klimaatdoelstellingsplan van de Commissie<sup>5</sup>, het meest uitgebreide onderdeel van de inspanningen om de ambitieuze nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 te verwezenlijken, en alle economische sectoren en beleidsmaatregelen zullen hun bijdrage moeten leveren, ook het wegvervoer.

De vervoerssector is de enige sector waarin de uitstoot van broeikasgassen nog altijd toeneemt. De **broeikasgasemissies van het wegvervoer** vormen hierop geen uitzondering. Zij vertegenwoordigen bijna 20 % van de totale broeikasgasemissies in de EU en zijn sinds 1990 aanzienlijk gestegen. De luchtkwaliteit lijdt nog steeds onder het verkeer en de congestie, zodat steeds meer steden emissiearme en emissievrije zones instellen die de toegang voor voertuigen met verbrandingsmotoren lokaal beperken, en bepaalde lidstaten aankondigen de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren geleidelijk af te schaffen.

De automobielsector is van essentieel belang voor de economie van de EU en is goed voor meer dan 7 % van het bbp. Zij biedt direct of indirect werkgelegenheid aan 14,6 miljoen Europeanen; in de productie, de verkoop, het onderhoud, de bouw en het vervoer en vervoersdiensten. De EU is een van de grootste producenten van motorvoertuigen ter wereld en heeft in deze sector een leiderschapspositie op technologisch gebied. De EU-investeringen in onderzoek en ontwikkeling in de automobielsector bedragen 60,9 miljard EUR per jaar.

De automobielsector bevindt zich in een omvangrijke, structurele transformatie, waaronder van schone en digitale technologieën, en met name de overschakeling van verbrandingsmotoren naar emissievrije en emissiearme technologieën en in toenemende mate verbonden voertuigen, een belangrijke rol spelen. De automobielsector moet in staat worden gesteld zijn leiderschapspositie op het gebied van de technologieën van de toekomst vast te houden en te versterken, met name in het licht van de internationale concurrentie.

De **strategie voor duurzame en slimme mobiliteit**<sup>6</sup> van de Commissie bestrijkt de bredere uitdagingen van de overgang naar emissievrije mobiliteit en bevat een routekaart om het Europese vervoer stevig op het juiste spoor naar een duurzame en slimme toekomst te zetten.

Het bij de strategie behorende actieplan omvat beleid dat onder meer gericht is op het stimuleren van het gebruik van emissievrije voertuigen en de bijbehorende infrastructuur. Overstappen op emissievrije voertuigen zal verontreiniging voorkomen en de gezondheid van onze burgers verbeteren. Dit sluit ook aan bij de in de Europese Green Deal geformuleerde **ambitie om alle verontreiniging tot nul terug te dringen**, die in het actieplan om alle verontreiniging tot nul terug te dringen<sup>7</sup> verder is uiteengezet.

De **CO<sub>2</sub>-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen** zijn een belangrijke manier om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de sector terug te dringen, zoals in de mededeling Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030 al is aangetoond.

---

<sup>5</sup> COM/2020/562 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>7</sup> COM/2021/400 final, zie in dit verband ook Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa en Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

De **algemene doelstellingen** van dit voorstel zijn bij te dragen tot de totstandbrenging van klimaatneutraliteit tegen 2050 en daartoe, in overeenstemming met de Europese klimaatwet, bij te dragen tot een nettoreductie van broeikasgasemissies van ten minste 55 % tegen 2030 ten opzichte van 1990.

Het voorstel dient **drie specifieke doelstellingen**. De eerste is bij te dragen tot de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 door de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen terug te dringen.

Omdat het effect van de CO<sub>2</sub>-emissienormen op het terugdringen van de emissies van het voertuigenpark niet direct merkbaar zal zijn, en gezien de dynamiek van de vernieuwing van het wagenpark, is vroegtijdige actie belangrijk om ervoor te zorgen dat de langetermijndoelstelling wordt gehaald.

De tweede specifieke doelstelling is **consumenten en burgers** laten profiteren van een bredere uitrol van emissievrije voertuigen. Een van de belangrijkste voordelen die worden verwacht is een betere luchtkwaliteit, met name in steden. De CO<sub>2</sub>-emissienormen zetten fabrikanten ertoe aan het aanbod van emissievrije voertuigen te vergroten, en door dat grotere aanbod kunnen consumenten profiteren van goedkopere emissieloze voertuigmodellen en aanzienlijke energiebesparingen als gevolg van het gebruik van emissievrije voertuigen, zodat de totale kosten van de eigendom van dergelijke voertuigen lager zullen zijn.

De derde specifieke doelstelling is **innovatie op het gebied van emissievrije technologieën** stimuleren, zodat de waardeketen van de automobielsector in de EU haar **leiderschapspositie op technologisch gebied** kan versterken en de werkgelegenheid een impuls krijgt. Hoewel de automobielsector met succes geavanceerde technologieën voor verbrandingsmotoren ontwikkeld, geproduceerd en wereldwijd op de markt gebracht heeft, moeten investeringen nu in toenemende mate voor emissievrije technologieën worden bestemd. In deze setting is het van belang dat de automobielketen van de EU een voortrekkersrol speelt in de huidige wereldwijde transitie naar emissievrije mobiliteit. Het voorstel is technologieneutraal en gaat gepaard met maatregelen om emissievrije brandstoffen en de benodigde oplaadinfrastructuur te stimuleren.

Naar verwachting zullen **grotere energie-efficiëntie en energiezekerheid** bijkomende voordelen zijn.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het "Klaar voor 55"-klimaat- en energiepakket is een veelomvattende stap in de hervorming van de wetgeving van de Unie om deze in overeenstemming te brengen met de verhoogde klimaatambitie van de EU. Alle initiatieven in het pakket zijn nauw met elkaar verbonden.

Dit wetgevingsvoorstel inzake de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen vormt een aanvulling op de andere voorstellen in het pakket en waarborgt de onderlinge samenhang, met name aan de hand van de volgende maatregelen.

Omdat de CO<sub>2</sub>-emissienormen ervoor zorgen dat de emissies van het wegvervoer worden teruggedrongen, zullen ze de lidstaten met name helpen hun doelstellingen in het kader van de **verordening inzake de verdeling van de inspanningen (Verordening (EU) 2018/842<sup>8</sup>)** te verwezenlijken. Aangezien zij de verdere overschakeling op elektrisch vervoer stimuleren, dragen zij zowel bij wat betreft de energie-efficiëntiedoelstellingen als ook, door een

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013.

aanvullende vorm van gebruik van hernieuwbare energie te bieden, wat betreft de doelstelling hernieuwbare energie.

Er is duidelijk complementariteit tussen de CO<sub>2</sub>-emissienormen en de emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer. De CO<sub>2</sub>-emissienormen omvatten eisen betreffende het aanbod van zuinigere en emissievrije voertuigen en eisen aan voertuigfabrikanten wat betreft hun toekomstige wagenpark. De uitbreiding van de handel in emissierechten betreft het gebruik van brandstoffen in het gehele wagenpark. Hierdoor zou de vraag naar zowel zuinigere voertuigen als emissievrije voertuigen kunnen toenemen, zodat de CO<sub>2</sub>-efficiëntiedoelstellingen van de voertuigfabrikanten gemakkelijker kunnen worden verwezenlijkt.

De CO<sub>2</sub>-emissienormen, die nieuwe emissievrije voertuigen op de markt brengen, vormen eveneens een aanvulling op **Richtlijn (EU) 2018/2001 inzake hernieuwbare energie**<sup>9</sup>, die moet leiden tot koolstofvrije productie van elektriciteit in elektrische voertuigen en het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor verbrandingsmotoren in het bestaande wagenpark zal stimuleren.

Er zijn ook belangrijke synergieën tussen de CO<sub>2</sub>-emissienormen en een krachtiger emissiehandelssysteem (ETS)<sup>10</sup> en de richtlijn inzake hernieuwbare energie. Het emissiehandelssysteem en de richtlijn hernieuwbare energie zullen de koolstofvrije stroomopwekking verder brengen, zodat emissievrije voertuigen, met stimulering vanuit de CO<sub>2</sub>-emissienormen, in toenemende mate kunnen worden aangedreven met hernieuwbare energiebronnen, zodat alle emissies van bron tot wiel koolstofvrij kunnen worden.

En in aanvulling op de CO<sub>2</sub>-emissienormen die het aanbod van emissievrije voertuigen waarborgen, is tot slot **Richtlijn 2014/94/EU betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**<sup>11</sup>, aan de hand waarvan de uitrol van infrastructuur voor het opladen en tanken wordt gestimuleerd, een noodzakelijk aanvullend instrument om de marktbelemmeringen voor de uitrol van infrastructuur aan te pakken. Die wordt vervolgens weer gestimuleerd door de verordening inzake de verdeling van de inspanningen, waarin de lidstaten eveneens worden gestimuleerd om actie te ondernemen in hun wegvervoersector.

Een combinatie van energiebelasting, investeringen in oplaad- en tankinfrastructuur, nieuwe koolstofbeprijzing en geactualiseerde CO<sub>2</sub>-normen leidt tot een evenwichtige en kosteneffectieve aanpak om de emissies van het wegvervoer terug te dringen, marktbelemmeringen en marktfalen tegen te gaan en investeerders zekerheid te bieden zodat in emissievrije technologieën geïnvesteerd wordt.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De voorstellen van het pakket “Klaar voor 55” zijn in overeenstemming met alle acties en beleidsmaatregelen van de EU, en helpen de EU haar verhoogde doelstelling voor 2030 te verwezenlijken en een succesvolle en rechtvaardige transitie naar de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050, zoals geformuleerd door de Commissie in haar mededeling over de Europese Green Deal, te bewerkstelligen.

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad.

<sup>11</sup> 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).

Met het “Klaar voor 55”-pakket, NextGenerationEU en het meerjarig financieel kader voor 2021-2027 wordt bijgedragen aan de door Europe nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transitie. Door deze beleidslijnen te combineren, wordt de economische crisis aangepakt, en wordt de overschakeling op een schone en duurzame economie, waarin klimaatactie en economische groei worden gecombineerd, versneld. De initiatieven van het pakket zijn ook in overeenstemming met het beleid van de Unie inzake een schone en circulaire economie, duurzame en slimme mobiliteit en het actieplan om alle verontreiniging tot nul terug te dringen. Als er geen ambitieuze maatregelen worden genomen om het wegvervoer emissievrij te maken, zouden andere economische sectoren meer moeten bijdragen om de algehele emissiereductiedoelstellingen van de EU binnen bereik te houden.

Zoals al aangekondigd in de mededeling **Actualisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa**<sup>12</sup> zal de Commissie met overheden, belanghebbenden en sociale partners samenwerken in een cocreatieproces om de groene en digitale transitietrajecten in kaart te brengen waarmee de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen, de snelle uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de bijbehorende bij- en omscholing van werknemers zullen worden ondersteund.

Dit initiatief is ook in overeenstemming met het EU-beleid inzake onderzoek en innovatie. Ook binnen het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie van de EU wordt steun voor de ontwikkeling van emissievrije technologieën geboden, met name via Horizon Europa-partnerschappen.

Daarnaast, om de samenhang tussen de verschillende beleidsinitiatieven te versterken, en zoals aangekondigd in haar mededeling **Samen zorgen voor betere regelgeving**<sup>13</sup>, verbetert de Commissie haar richtsnoeren voor betere regelgeving om ervoor te zorgen dat al haar initiatieven in overeenstemming zijn met het beginsel dat “geen ernstige afbreuk” mag worden gedaan, en voldoet zij aan de verplichtingen uit hoofde van de Europese klimaatwet.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

### **• Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Overeenkomstig artikel 191 en artikel 192, lid 1, VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering. Op basis van artikel 192 VWEU heeft de Unie al beleid vastgesteld om de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te pakken in de vorm van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011, die zijn ingetrokken en vervangen door Verordening (EU) 2019/631, die sinds 1 januari 2020 van kracht is.

### **• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem dat niet enkel aan de hand van acties op nationaal of lokaal niveau kan worden opgelost. Klimaatactie moet op EU-niveau en, waar mogelijk op mondiaal niveau, worden gecoördineerd. Op grond van het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel is optreden van de EU gerechtvaardigd. Sinds 1992 werkt de EU aan de ontwikkeling van gezamenlijke

---

<sup>12</sup> COM(2020) 350 final.

<sup>13</sup> COM(2021) 219 final.

oplossingen en aan de bevordering van wereldwijde actie om de klimaatverandering aan te pakken. Meer specifiek zullen de emissiereductiedoelstellingen voor 2030 en op lange termijn dankzij de maatregelen op EU-niveau op kosteneffectieve wijze kunnen worden behaald, waarbij de billijkheid en de milieu-integriteit worden gewaarborgd. In de artikelen 191 tot en met 193 VWEU worden de bevoegdheden van de EU op het gebied van klimaatverandering bevestigd en gespecificeerd.

In het licht van de emissiereductiedoelstelling voor 2030 en van de doelstelling van klimaatneutraliteit voor 2050 is een krachtiger optreden van de EU nodig om voor een voldoende grote bijdrage vanuit de wegvervoersector te zorgen.

Hoewel initiatieven op nationaal, regionaal en lokaal niveau synergieën tot stand kunnen brengen, zullen ze op zichzelf niet volstaan. Een gebrek aan een gecoördineerd EU-optreden in de vorm van de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissionormen zou tot een versnippering van de markt kunnen leiden als gevolg van de verschillen tussen nationale regelingen, ambitieniveaus en ontwerpparameters. De afzonderlijke lidstaten zouden op zichzelf een te kleine markt vormen om resultaten van dezelfde orde van grootte te bereiken. Daarom is een EU-brede aanpak nodig om veranderingen op het niveau van de industrie aan te sturen en schaalvoordelen te creëren.

- **Evenredigheid**

Dit voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan wat nodig is voor de verwezenlijking van de EU-doelstellingen om de broeikasgasemissies op een kosteneffectieve wijze terug te dringen, en waarborgt tegelijkertijd de billijkheid en milieu-integriteit.

De door het Europees Parlement en de Europese Raad goedgekeurde klimaatwet staat voor een vermindering, tegen 2030, van broeikasgasemissies in de gehele economie van de EU met ten minste 55 % ten opzichte van het niveau van 1990 en voor klimaatneutraliteit tegen 2050. Dit voorstel betreft een aanzienlijk deel van die broeikasgasemissies en voorkomt dat in andere sectoren waar koolstofarmere oplossingen lastiger te vinden zijn, ambitieuzere emissiereducties moeten worden gerealiseerd. In dit voorstel worden de bestaande CO<sub>2</sub>-emissionormen voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen herzien om dat doel te bereiken.

- **Keuze van het instrument**

Het voorstel voorziet in een wijziging van Verordening (EU) 2019/631 en daarom is een verordening het enige geschikte rechtsinstrument. Aangezien Verordening (EU) 2019/631 het resultaat was van een recente herschikking en de voorgestelde wijzigingen slechts een beperkt aantal bepalingen betreffen, wordt een nieuwe herschikking en/of de vervanging van de bestaande verordening niet passend geacht.

### **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

Voor de meeste elementen van de verordening blijven de conclusies van de evaluatiestudie van 2015<sup>14</sup> die in de effectbeoordeling van 2017<sup>15</sup> zijn weergegeven van toepassing. Sommige nieuwe verplichtingen die in Verordening (EU) 2019/631 zijn ingevoerd, zijn nog niet geëvalueerd, aangezien zij nog niet van toepassing zijn of nog niet volledig zijn uitgevoerd.

---

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

<sup>15</sup> SWD(2017) 650 final

Dit betreft met name de nieuwe, voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2025 en 2030 en het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen. Een herziening is echter noodzakelijk om de verordening met de ambities van de Europese Green Deal, de aangescherpte emissiereductiedoelstellingen van de Europese klimaatwet en recente marktontwikkelingen in overeenstemming te brengen. Deze wijzigingen zijn aan een effectbeoordeling onderworpen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft voor elk van de voorstellen een openbare raadpleging georganiseerd van 13 november 2020 tot en met 5 februari 2021 om bewijsmateriaal te verzamelen en voor meer transparantie te zorgen. Bijlage 2 bij de effectbeoordeling voor dit voorstel bevat een gedetailleerde samenvatting en de resultaten van de openbare raadpleging.

Bovendien werd op 29 oktober 2020 de aanvangseffectbeoordeling gepubliceerd die gedurende 4 weken beschikbaar werd gesteld.

Wat dit voorstel betreft heeft de Commissie meer in het bijzonder de volgende belanghebbenden om feedback verzocht:

- lidstaten (nationale, regionale autoriteiten)
- voertuigfabrikanten
- leveranciers van onderdelen en materialen
- energieleveranciers
- voertuigkopers (particulieren, bedrijven, wagenparkbeheerbedrijven)
- automobilistenverenigingen
- ngo's op het gebied van milieu, vervoer en consumentenzaken
- sociale partners

Naast de openbare raadpleging en de feedback over de aanvangseffectbeoordeling werd ook op de volgende manieren om feedback gevraagd:

- vergaderingen met relevante brancheorganisaties die voertuigfabrikanten, leveranciers van onderdelen en materialen en energieleveranciers vertegenwoordigen;
- bilaterale bijeenkomsten met autoriteiten van de lidstaten, voertuigfabrikanten, leveranciers, sociale partners en ngo's;
- door belanghebbenden of autoriteiten in de lidstaten ingediende standpuntnota's.

De belangrijkste uitkomsten zijn als volgt samen te vatten:

De meerderheid van de respondenten uit de industrie, de overheidsinstanties en andere belanghebbenden stond achter de doelstelling *“Terugdringen van CO<sub>2</sub>-emissies door auto's en bestelwagens met het oog op het realiseren van het algemene emissiereductiedoelstelling van ten minste 55 % tegen 2030 en de doelstelling om in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken”*, terwijl de burgers hierover uiteenlopende meningen hadden. De doelstellingen *“Versterking van concurrentievermogen, industrieel leiderschap en innovatie plus stimulering van de werkgelegenheid in de waardeketen van de Europese automobielenindustrie”* en *“Verlaging van de totale bezitskosten voor consumenten”* kregen de meeste steun.



Wat de hoogte van de streefcijfers betreft, kwam uit de raadpleging een gemengd beeld naar voren over hoe strikt de toekomstige streefcijfers moeten zijn, waarbij vanuit de industrie enige steun kwam voor striktere streefcijfers vanaf 2030, ngo's al vanaf 2025 striktere streefcijfers wilden en overheden over het algemeen striktere streefcijfers steunen, terwijl de burgers uiteenlopende standpunten hadden. Wat het tijdschema voor het ingaan van de streefcijfers betreft was de industrie voorstander van het vaststellen van streefcijfers voor elke vijf jaar, terwijl de standpunten van de andere belanghebbenden in dit opzicht uiteenliepen. De prijs van voertuigen, de beperkte actieradius en beschikbaarheid van infrastructuur werden beschouwd als bijzonder belangrijke belemmeringen voor de integratie van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt. De antwoorden waren gemengd wat betreft de noodzaak van het stimuleringsmechanisme, evenals de te ondersteunen voertuigtypen. Wat betreft de mogelijke invoering van een mechanisme voor de verrekening van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het kader van de naleving van de CO<sub>2</sub>-streefcijfers, heeft de raadpleging gemengde resultaten opgeleverd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De effectbeoordeling is gebaseerd op een reeks scenario's die voor het Primes-model zijn ontwikkeld om een kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten te maken. Deze analyse werd aangevuld door andere modelleringsinstrumenten, zoals GEM-E3 en E3ME en het JRC-DIONE-model.

De gegevens van de monitoring van broeikasgasemissies en andere kenmerken van het wagenpark van nieuwe lichte voertuigen zijn afkomstig van de jaarlijkse monitoringgegevens die door de lidstaten zijn gerapporteerd en door het Europees Milieuagentschap (EEA) zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2019/631.

Nadere informatie werd verzameld aan de hand van dienstverleningscontracten uitgevoerd door externe contractanten.

- **Effectbeoordeling**

De effectbeoordelingen voor de verschillende initiatieven in het "Klaar voor 55"-wetgevingspakket zijn gebaseerd op geïntegreerde modelleringsscenario's waarin de interactie van de verschillende beleidsinstrumenten met betrekking tot marktdeelnemers wordt weergegeven, teneinde complementariteit, samenhang en doeltreffendheid bij het verwezenlijken van de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te waarborgen.

De effectbeoordeling bij dit voorstel is een aanvulling op de analyse die is uitgevoerd in de effectbeoordeling van 2020 die het klimaatdoelstellingsplan 2030 staaft<sup>16</sup>. Dit vormde de analytische basis voor de vaststelling van de doelstelling om broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % ten opzichte van 1990 te verminderen en van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.

Daarnaast is de effectbeoordeling bij dit voorstel overeenkomstig de toepasselijke richtsnoeren voor betere regelgeving opgesteld en ontwikkeld, en heeft de raad voor regelgevingstoetsing, op 19 april 2021 een positief advies uitgebracht.

De door die raad aanbevolen verbeteringen zijn in de definitieve versie opgenomen. Het betreft de volgende punten:

- verduidelijking van de redenen voor de herziening van de bestaande Verordening (EU) 2019/631 en de samenhang en evenredigheid met betrekking tot andere, eraan gerelateerde wetgevingsinitiatieven;

---

<sup>16</sup> SWD/2020/176 final.

- verdere demonstratie van de haalbaarheid van de ambitieuze reductiedoelstelling en verduidelijking van de voor- en nadelen van de drie opties voor de streefcijfers;
- aanvullende informatie over de effecten van de voorkeursopties op het concurrentievermogen, de innovatie en een soepele transitie voor de sector;
- inpassing van de standpunten van de belanghebbenden in de analyse.

### *Beleidsopties*

In de effectbeoordeling zijn de beleidsopties voor elk van de drie thema's geanalyseerd, om zo de problemen te identificeren en de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

#### 1) CO<sub>2</sub>-emissiestreefcijfers voor auto's en bestelwagens (hoogte, tijdschema, modaliteiten)

Wat de hoogte van de streefcijfers betreft, geven de overwogen opties drie trajecten tot 2040, waarin ook al rekening is gehouden met de doelstelling om de emissies van het wegvervoer tegen 2050 met 90 % terug te dringen, uitgaande van het feit dat auto's gemiddeld tussen 10 en 15 jaar op de weg zijn.

Om bij te dragen tot het hogere algemene ambitieniveau voor 2030 en de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050, is de voorkeursoptie om de voor het gehele EU-wagenpark geldende CO<sub>2</sub>-streefcijfers vanaf 2030 flink aan te scherpen voor zowel auto's als lichte bedrijfsvoertuigen. Dit zal de nodige impuls geven om de voorziening van emissievrije voertuigen op de markt te versnellen, voordelen voor de gebruikers van voertuigen opleveren en innovatie en een leiderschapspositie op technologisch gebied stimuleren, en tegelijkertijd de kostenstijging voor fabrikanten beperken.

Wat het tijdschema voor de aanscherping van de streefcijfers betreft, is de voorkeursoptie om de regelgevingsaanpak met streefcijfers die met stappen van 5 jaar, en niet vaker, worden verlaagd te handhaven, om fabrikanten voldoende flexibiliteit te bieden om deze transitie te bewerkstelligen. In verband met de ontwikkelingscycli in de automobielsector is het daarom passend de voor 2025 vastgestelde streefniveaus te handhaven.

De mogelijke inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies zouden deel blijven uitmaken van de algemene EU-begroting. De andere opties die zijn overwogen zouden de administratieve lasten aanzienlijk doen toenemen, zonder dat ze de automobielsector rechtstreeks in zijn transitie ten goede zouden komen.

De mogelijkheid voor zowel in de EU als niet in de EU gevestigde kleine fabrikanten (d.w.z. fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 nieuwe voertuigen of tussen 1 000 en 22 000 nieuwe bestelwagens worden geregistreerd) om een afwijkend streefcijfer te krijgen, zou vanaf 2030 worden geschrapt, zodat de doeltreffendheid en samenhang van de wetgeving wordt vergroot. De gekozen datum geeft de betrokken fabrikanten de tijd om zich in te stellen op en aan te passen aan de nieuwe wettelijke voorschriften, en is in overeenstemming met de datum waarop de aangescherpte doelstellingen van toepassing worden. Fabrikanten waarvan minder dan 1 000 nieuwe voertuigen per kalenderjaar worden geregistreerd, blijven vrijgesteld van deze regel.

#### 2) Specifieke stimulansen voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV)

Er zijn verschillende opties overwogen met betrekking tot het stimuleringsmechanisme voor ZLEV, zowel wat betreft het soort mechanisme als het type voertuigen waarop het van toepassing zou zijn. De voorkeursoptie is om met ingang van 2030 de ZLEV-stimuleringsregeling voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen te schrappen, aangezien de

integratie van ZLEV's op de markt al zal worden voortgestuwd door de aangescherpte CO<sub>2</sub>-streefcijfers die vanaf die datum van toepassing zijn en waardoor fabrikanten aanzienlijk meer emissievrije voertuigen zullen moeten inzetten. Dit zou ook de wetgeving vereenvoudigen, en zou ondermijning van de doeltreffendheid ervan voorkomen.

- 3) Een mechanisme om in de beoordeling van de naleving van de doelstellingen rekening te houden met de potentiële bijdrage van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen

In dit verband werden twee opties overwogen: een koolstofcorrectiefactor of een crediteringsregeling. De voorkeursoptie is echter om niet een dergelijk verrekeningsmechanisme op te nemen, aangezien dit de verantwoordelijkheden van de verschillende actoren in het verwezenlijken van de doelstellingen zou vervagen, de doeltreffendheid en efficiëntie van de wetgeving zou ondermijnen en de administratieve lasten en complexiteit zou vergroten. Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen zal worden bevorderd door de herziening van de richtlijn hernieuwbare energie, het emissiehandelssysteem en de energiebelastingrichtlijn.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Overeenkomstig het streven van de Commissie naar betere regelgeving is het voorstel op inclusieve wijze opgesteld, op basis van transparantie en voortdurende contacten met de belanghebbenden.

In vergelijking met de huidige verordening zal het voorstel naar verwachting niet leiden tot hogere uit de wetgeving voortvloeiende administratieve kosten. Het maakt het rechtskader ook niet complexer.

Integendeel: het voorstel zou juist de wetgeving vereenvoudigen, omdat twee van de bestaande bepalingen, namelijk het “extra” stimuleringsmechanisme voor ZLEV en de afwijking voor kleine volumes, vanaf 2030 zouden worden geschrapt. Tegelijkertijd zal het regelgevingssysteem voldoende flexibiliteit blijven bieden om de nalevingskosten voor fabrikanten te verlagen.

Het toezicht op de naleving en de hoogte van de bijdrage voor overtollige emissies blijven ongewijzigd. Als gevolg zal dit voorstel noch de administratieve kosten voor fabrikanten en bevoegde nationale autoriteiten, noch de handhavingskosten voor de Commissie verhogen.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie<sup>17</sup> zijn erkend. Het draagt met name bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van een hoog niveau van milieubescherming in overeenstemming met het beginsel van duurzame ontwikkeling, zoals vastgelegd in artikel 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het verzamelen, rapporteren en verwerken van verschillende datasets is essentieel voor de uitvoering en handhaving van de CO<sub>2</sub>-emissienormen die in dit voorstel verder worden uitgebreid of aangepast. Deze datasets omvatten gegevens met betrekking tot de naleving van de streefcijfers, de verificatie van de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen tijdens het gebruik en gegevens voor de beoordeling van de representativiteit van de typegoedkeuringsprocedure vergeleken met de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies. Gezien de belangrijke juridische gevolgen van

---

<sup>17</sup> PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391.

deze datasets zal het waarborgen van de juistheid en betrouwbaarheid ervan aanzienlijke inspanningen vergen en zijn daarvoor meer middelen nodig binnen de Commissie. Een gedetailleerde uitsplitsing van de gevolgen voor de begroting is opgenomen in het financieel memorandum.

## 5. OVERIGE ELEMENTEN

### • **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er is een goed functionerend systeem voor het toezicht op de uitvoering van Verordening (EU) 2019/631. De lidstaten rapporteren jaarlijks de CO<sub>2</sub>-emissies en massa van alle voor het eerst geregistreerde auto's en bestelwagens aan de Commissie. Fabrikanten hebben de gelegenheid fouten in deze voorlopige gegevens aan de Commissie mee te delen. Bovendien zullen de fabrikanten en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten vanaf 2022 gegevens over het werkelijke brandstof- en energieverbruik van auto's en bestelwagens aan de Commissie rapporteren.

De Commissie maakt, met steun van het Europees Milieuagentschap (EEA), elk jaar de definitieve monitoringgegevens van het voorgaande kalenderjaar bekend, met inbegrip van de specifieke prestaties van de fabrikant ten opzichte van de CO<sub>2</sub>-streefcijfers. De wetgeving zal op dit gevestigde kader voor toezicht en naleving blijven steunen. Daarnaast zal de Commissie vanaf 2022, wederom met steun van het EEA, een vergelijking tussen de CO<sub>2</sub>-emissiegegevens van de typegoedkeuring en de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissiegegevens bekendmaken.

### • **Artikelsgewijze toelichting**

#### ***Artikel 1, lid 1: wijziging van artikel 1 — Onderwerp en doelstellingen***

In artikel 1, lid 5, worden de voor het gehele EU-wagenpark geldende CO<sub>2</sub>-streefcijfers voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, die vanaf 2030 van toepassing zijn, herzien. Er wordt een nieuw lid 5 bis toegevoegd, waarin de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers vanaf 2035 worden vastgesteld.

Om rekening te houden met de verandering in de typegoedkeuringsprocedure, d.w.z. van de New European Test Cycle (nieuwe Europese rijcyclus, NEDC) naar de Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, WLTP), worden de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers uitgedrukt als procentuele reducties ten opzichte van het beginpunt in 2021. Dit beginpunt wordt bepaald op basis van het gemiddelde van de specifieke emissiestreefcijfers voor 2021, waarbij, om een onnodig hoog beginpunt te voorkomen, de emissiewaarden die als input voor de berekening worden gebruikt, de emissiewaarden zijn die tijdens de WLTP zijn gemeten, in plaats van de door de fabrikanten opgegeven emissiewaarden. Het beginpunt voor 2021 zal uiterlijk op 31 oktober 2022 door de Commissie worden bekendgemaakt.

De in lid 7 bedoelde stimulans voor emissievrije en emissiearme voertuigen wordt met ingang van 2030 geschrapt. Daartoe is ook een aanpassing van de in lid 6 vermelde datum nodig.

#### ***Artikel 1, lid 2: wijziging van artikel 2 — Toepassingsgebied***

Artikel 2, lid 1, wordt gewijzigd om verwijzingen naar Richtlijn 2007/46/EG<sup>18</sup> (de kaderrichtlijn inzake typegoedkeuring), die met ingang van 1 september 2020 is ingetrokken,

<sup>18</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

te vervangen door verwijzingen naar Verordening (EU) 2018/858<sup>19</sup> (de kaderverordening betreffende typegoedkeuring), die sinds die datum van toepassing is.

Als gevolg van de verschillen in de structuur van de ingetrokken richtlijn en de nieuwe verordening zijn de wijzigingen nodig om de juiste verwijzingen naar de wetgeving te waarborgen.

***Artikel 1, lid 3: wijziging van artikel 3 — Definities***

In artikel 3, lid 1, worden de definities met die van de typegoedkeuringswetgeving in overeenstemming gebracht en worden de definities van voetafdruk en laadvermogen geschrapt, aangezien deze termen niet langer relevant zijn voor de uitvoering van de verordening.

***Artikel 1, lid 4: wijziging van artikel 4 — Specifieke emissiestreefcijfers***

Aan artikel 4, lid 1, wordt een alinea toegevoegd waarin een voorzorgsmaatregel wordt ingevoegd om te voorkomen dat de berekening van de specifieke emissiestreefcijfers van de fabrikant onder bepaalde voorwaarden tot een negatief streefcijfer zou leiden. In een dergelijke situatie zou het specifieke emissiestreefcijfer 0 g CO<sub>2</sub>/km moeten worden.

***Artikel 1, lid 5: wijziging van artikel 7 — Monitoring en rapportering van gemiddelde emissies***

Er wordt een nieuw lid 6 bis ingevoegd dat de Commissie in het kader van de verificatie van de voorlopige monitoringgegevens de mogelijkheid biedt typegoedkeuringsinstanties en fabrikanten te verzoeken een correctieverklaring af te geven in die gevallen waarin de typegoedkeuringsdocumenten of het conformiteitscertificaat niet in het kader van de typegoedkeuringswetgeving kunnen worden gecorrigeerd, bijvoorbeeld wanneer de onjuiste gegevens betrekking hebben op een typegoedkeuring die niet langer geldig is.

Lid 11, waarin de rapportage van gegevens over voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> en N<sub>2</sub> is geregeld, wordt geschrapt, aangezien die voertuigcategorieën binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/956 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen<sup>20</sup> vallen.

***Artikel 1, lid 6: wijziging van artikel 10 — Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten***

In artikel 10, lid 2, wordt de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen 1 000 en 10 000 nieuwe personenauto's of tussen 1 000 en 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden geregistreerd, geschrapt met ingang van 2030. Fabrikanten waarvan minder dan 1 000 nieuwe voertuigen per kalenderjaar worden geregistreerd, blijven vrijgesteld van deze regel.

***Artikel 1, lid 7: wijziging van artikel 13 — Verificatie van de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen tijdens het gebruik***

Aan artikel 13, lid 3, wordt een bepaling toegevoegd op grond waarvan de Commissie een typegoedkeuringsinstantie kan verzoeken een correctieverklaring af te geven indien de typegoedkeuringsdocumenten of de conformiteitscertificaten niet in het kader van de

<sup>19</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

<sup>20</sup> Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

desbetreffende typegoedkeuringswetgeving kunnen worden gecorrigeerd, bijvoorbeeld omdat de geldigheid ervan is verstreken.

***Artikel 1, lid 8: wijziging van artikel 14 — Aanpassing van de waarden  $M_0$  en  $TM_0$***

In artikel 14, lid 2, wordt de rechtsgrondslag gecorrigeerd om te voorzien in een wijziging van bijlage I, in overeenstemming met de huidige praktijk, en wordt de huidige formulering, die verwijst naar een verordening tot aanvulling van Verordening (EU) 2019/631, vervangen.

***Artikel 1, lid 9: nieuw artikel 14 bis — Voortgangsverslag***

Er wordt een nieuw artikel 14 bis toegevoegd om de Commissie te verplichten verslag uit te brengen over de vooruitgang op weg naar emissievrije wegmobiliteit en te beoordelen of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de transitie te vergemakkelijken.

***Artikel 1, lid 10: wijziging van artikel 15 — Evaluatie en rapportering***

In Artikel 15, lid 1, wordt voorzien in een evaluatie van Verordening (EU) 2019/631 voor 2026, en worden de leden 2 tot en met 5, waarin een aantal elementen werden opgesomd die voor de onderhavige evaluatie in aanmerking moeten worden genomen, geschrapt.

Er wordt een nieuw lid 9 toegevoegd om een rechtsgrondslag te verschaffen voor de wijziging van de berekeningsformules voor de specifieke emissiestreefcijfers in bijlage I, deel B, indien dit nodig is om rekening te houden met de specifieke procedure die van toepassing is op lichte bedrijfsvoertuigen waarvoor in meerdere fasen typegoedkeuring wordt verleend. Dit heeft met andere woorden betrekking op de procedure die van toepassing is wanneer een voertuig door meer dan één fabrikant wordt geproduceerd en de verantwoordelijkheid voor de CO<sub>2</sub>-emissies van het voltooide voertuig komt te liggen bij de fabrikant van het basisvoertuig. Om die fabrikant planningszekerheid te bieden, is een specifieke procedure voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies en de massa van dergelijke in meerdere fasen geproduceerde lichte bedrijfsvoertuigen van toepassing. De Commissie is bevoegd om de procedure voor meerfasenvoertuigen vast te stellen en kan in geval van een herziening van die procedure ook de formules voor het berekenen van de specifieke emissiestreefcijfers aanpassen.

***Artikel 1, lid 11: wijziging van artikel 17 — Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie***

Een verwijzing naar het nieuwe artikel 15, lid 9, wordt toegevoegd aan de leden 2, 3 en 6 van artikel 17.

***Artikel 1, lid 12: wijzigingen van bijlage I***

Deel A van bijlage I, dat betrekking heeft op personenauto's, wordt gewijzigd om rekening te houden met de wijzigingen van artikel 1. De wijziging omvat een aanpassing van de formules voor de berekening van de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2030 en de vaststelling van de formules voor 2035 en de jaarlijkse specifieke emissiestreefcijfers voor elke fabrikant, en het niet toepassen van de ZLEV-factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen vanaf 2030.

Deel B van bijlage I, dat betrekking heeft op lichte bedrijfsvoertuigen, wordt op dezelfde wijze als deel A gewijzigd, met een aanvullende aanpassing met betrekking tot de formules voor het bepalen van de waarden van de hellingshoek die nodig zijn voor de berekening van de jaarlijkse specifieke emissiestreefcijfers. Deze aanpassing wordt doorgevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van de lasten tussen fabrikanten van lichtere lichte bedrijfsvoertuigen en fabrikanten van zwaardere voertuigen in die categorie.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>21</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>22</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (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.
- (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<sup>23</sup>, 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.
- (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

---

<sup>21</sup> PB C van , blz. .

<sup>22</sup> PB C van , blz. .

<sup>23</sup> Mededeling van de Commissie – De Europese Green Deal, COM(2019) 640 final van 11 december 2019.

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.

- (4) De Unie heeft zich er in de geactualiseerde nationaal bepaalde bijdrage die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend toe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van de niveaus van 1990.
- (5) Bij Verordening (EU) [--] van het Europees Parlement en de Raad<sup>24</sup> 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 inzake een reductie in de EU van de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) tegen 2030 vastgesteld van ten minste 55 % ten opzichte van de niveaus van 1990.
- (6) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen.
- (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.
- (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<sup>25</sup> 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.
- (9) De aangescherpte CO<sub>2</sub>-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 automobielbranche van de EU een voortrekkersrol speelt in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO<sub>2</sub>-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark zijn technologieneutraal. Er zijn en blijven

---

<sup>24</sup> 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, .../...].

<sup>25</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-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).



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.

- (10) Tegen deze achtergrond moeten voor de periode vanaf 2030 nieuwe, aangescherpte CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen voor zowel nieuwe personenauto's als nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld. Die doelstellingen moeten worden vastgesteld op een niveau dat een sterk signaal zal afgeven om de integratie van emissievrije voertuigen op de markt van de Unie te versnellen en innovatie op het gebied van emissievrije technologieën op kostenefficiënte wijze te stimuleren.
- (11) De doelstellingen in de herziene CO<sub>2</sub>-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.
- (12) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie<sup>26</sup> 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,

---

<sup>26</sup> Mededeling van de Commissie — Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere engemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa, COM(2021) 350 final van 5 mei 2021.

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.

- (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<sup>27</sup> is bepaald.
- (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 kostenefficiënte manier aan te gaan, en daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij streefcijfers met stappen van 5 jaar worden verlaagd, te handhaven.
- (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 CO<sub>2</sub>/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.
- (16) De uitvoering van de CO<sub>2</sub>-emissionormen hangt nauw met die van de typegoedkeuringwetgeving samen. Na de intrekking en vervanging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>28</sup> op 1 september 2020 door Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad<sup>29</sup> is het, met het oog op de verdere samenhang tussen de twee sets instrumenten, passend om de definities verder op elkaar af te stemmen en de verwijzingen in Verordening (EU) 2019/631 naar de kaderwetgeving inzake typegoedkeuring te actualiseren.

---

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

<sup>29</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

- (17) De emissiereductie-inspanningen die nodig zijn om de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers te halen, worden over de fabrikanten verdeeld door gebruik te maken van een grenswaardencurve die is gebaseerd op de gemiddelde massa van het EU-wagenpark van nieuwe voertuigen en van het wagenpark van nieuwe voertuigen van de fabrikant. Hoewel het gewenst is om dit mechanisme te handhaven, moet worden voorkomen dat het specifieke emissiestreefcijfer voor een fabrikant als gevolg van de aangescherpte voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers negatief wordt. Daarom moet worden verduidelijkt dat wanneer een dergelijk resultaat optreedt, het specifieke emissiestreefcijfer in kwestie 0 g CO<sub>2</sub>/km moet worden.
- (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 CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen.
- (19) De waarden die worden gebruikt voor de berekening van de specifieke emissiestreefcijfers en de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant zijn gebaseerd op gegevens die in de typegoedkeuringsdocumenten en in de conformiteitscertificaten van de betrokken voertuigen zijn geregistreerd. Om de doeltreffendheid van de CO<sub>2</sub>-emissienormen te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voor deze doeleinden gebruikte gegevens juist zijn. Als desondanks fouten in de gegevens worden aangetroffen, is het binnen de typegoedkeuringswetgeving misschien niet mogelijk de reeds afgegeven typegoedkeuringsdocumenten of conformiteitscertificaten nog te corrigeren wanneer de gegevens betrekking hebben op typegoedkeuringen die niet langer geldig zijn. In dergelijke situaties moet de Commissie de bevoegdheid hebben om de relevante typegoedkeuringsinstanties of, indien van toepassing, fabrikanten te verzoeken een correctieverklaring af te geven op basis waarvan de waarden die worden gebruikt om vast te stellen in hoeverre fabrikanten voldoen aan hun streefcijfers, kunnen worden gecorrigeerd.
- (20) Het rapporteren van gegevens over voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> (bussen) en N<sub>2</sub> (middelgrote vrachtwagens) valt binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad<sup>30</sup> en het is daarom passend om deze vereiste uit Verordening (EU) 2019/631 te verwijderen.
- (21) In het licht van de hogere algemene reductiedoelstellingen voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktverstoringen 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.
- (22) Omwille van de juridische duidelijkheid en de samenhang met de huidige praktijk moet worden verduidelijkt dat aanpassingen van de waarden M<sub>0</sub> en TM<sub>0</sub> door middel van wijzigingen van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631 moeten worden doorgevoerd, en niet door vaststelling van handelingen tot aanvulling van die verordening.

---

<sup>30</sup> Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (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.
- (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.
- (25) Om ervoor te zorgen dat de berekening van de specifieke emissiestreefcijfers voor fabrikanten die voor de CO<sub>2</sub>-emissies van in een meerdere fasen geproduceerde lichte bedrijfsvoertuigen verantwoordelijk zijn, kan worden aangepast om rekening te houden met wijzigingen in de procedure voor de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en de massa van dergelijke voertuigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging, indien nodig, van de berekeningsformules in bijlage I, deel B, bij Verordening (EU) 2019/631. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (26) Verordening (EU) 2019/631 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

Verordening (EU) 2019/631 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
  - a) lid 5 wordt als volgt gewijzigd:
    - i) in punt a) wordt “37,5 %” vervangen door “55 %”;
    - ii) in punt b) wordt “31 %” vervangen door “50 %”;
  - b) het volgende lid 5 bis wordt ingevoegd:

“5 bis. Met ingang van 1 januari 2035 zijn de volgende streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark van toepassing:

    - a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto’s een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering

- van 100 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.3;
- b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 100 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.3.”;
- 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”;
- d) lid 7 wordt geschrapt.
- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
- a) Lid 1 wordt als volgt gewijzigd:
- a) in punt a) wordt de verwijzing naar “bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG” vervangen door “artikel 4, lid 1, punt a), i), van Verordening (EU) 2018/858”;
- b) punt b) wordt vervangen door:
- “b) categorie N<sub>1</sub> zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 1, punt b), i), van Verordening (EU) 2018/858 en die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 715/2007 vallen (“lichte bedrijfsvoertuigen”), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd (“nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen”); in het geval van emissievrije voertuigen van categorie N met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg of meer dan 2 840 kg, naargelang van het geval, worden deze met ingang van 1 januari 2025 voor de toepassing van deze verordening en zonder afbreuk te doen aan Verordening (EU) 2018/858 en Verordening (EG) nr. 715/2007 geteld als lichte bedrijfsvoertuigen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen indien de overtollige referentiemassa uitsluitend te wijten is aan de massa van het energieopslagsysteem.”;
- b) in lid 3 wordt de verwijzing naar “bijlage II, deel A, punt 5, bij Richtlijn 2007/46/EG” vervangen door een verwijzing naar “bijlage I, deel A, punt 5, bij Verordening (EU) 2018/858”.
- 3) In artikel 3 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:
- a) de inleidende zin wordt vervangen door:
- “Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van Verordening (EU) 2018/858. De volgende definities zijn eveneens van toepassing.”;
- b) de punten b) tot en met g) en de punten i) en n) worden geschrapt.
- 4) Aan artikel 4, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:
- “Voor de toepassing van punt c) geldt dat als het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.3, of bijlage I, deel B, punt 6.3, is vastgesteld negatief is, het specifieke emissiestreefcijfer 0 g/km is.”.
- 5) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:
- a) het volgende lid 6 bis wordt ingevoegd:

“6 bis. Indien de Commissie van oordeel is dat de voorlopige gegevens die de lidstaten overeenkomstig lid 2 hebben ingediend of de gegevens die de fabrikanten overeenkomstig lid 5 hebben meegedeeld gebaseerd zijn op onjuiste gegevens in de typegoedkeuringsdocumentatie of in de conformiteitscertificaten, stelt zij de typegoedkeuringsinstantie of, indien van toepassing, de fabrikant daarvan in kennis en verzoekt zij de typegoedkeuringsinstantie of, indien van toepassing, de fabrikant een correctieverklaring af te geven waarin de gecorrigeerde gegevens zijn gespecificeerd. De correctieverklaring wordt aan de Commissie toegezonden en de gecorrigeerde gegevens worden gebruikt om de in lid 4 bedoelde voorlopige berekeningen te wijzigen.”;

b) lid 11 wordt geschrapt.

6) In artikel 10, lid 2, wordt de eerste zin vervangen door:

“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.”.

7) Aan artikel 13, lid 3, wordt de volgende tweede zin toegevoegd:

“Indien de gegevens in de typegoedkeuringsdocumenten niet overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 kunnen worden gecorrigeerd, geeft de verantwoordelijke typegoedkeuringsinstantie een correctieverklaring af met de gecorrigeerde gegevens en zendt zij die verklaring toe aan de Commissie en de betrokken partijen.”.

8) In artikel 14, lid 2, worden de woorden “deze verordening aan te vullen door de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen vast te stellen” vervangen door “bijlage I overeenkomstig lid 1 van dit artikel te wijzigen”.

9) Het volgende artikel 14 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 14 bis

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.

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 oplaaden 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.”.

10) Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“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.

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

b) de leden 2 tot en met 5 worden geschrapt;

c) het volgende lid 9 wordt toegevoegd:

“9. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de formules in bijlage I, deel B, te wijzigen, indien dergelijke wijzigingen nodig zijn om rekening te houden met de procedure voor meerfasenvoertuigen van categorie N<sub>1</sub> in bijlage III, deel A.”.

11) Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt “artikel 15, lid 8,” vervangen door “artikel 15, leden 8 en 9,”;

b) in lid 3 wordt “artikel 15, lid 8,” vervangen door “artikel 15, leden 8 en 9,”;

c) in lid 6 wordt “artikel 15, lid 8,” vervangen door “artikel 15, leden 8 en 9,”.

12) Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

#### *Artikel 2*

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

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

## FINANCIEEL MEMORANDUM

### 1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

#### 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie

#### 1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Klimaatactie

Rubriek 3 — Natuurlijke hulpbronnen en milieu

Titel 9: Milieu- en klimaatmaatregelen

#### 1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie<sup>31</sup>
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

#### 1.4. Doelstelling(en)

##### 1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstellingen van dit voorstel zijn bij te dragen tot de totstandbrenging van klimaatneutraliteit tegen 2050 en daartoe, in overeenstemming met de Europese klimaatwet, bij te dragen tot een nettoreductie van broeikasgasemissies van ten minste 55 % tegen 2030 ten opzichte van 1990.

Het voorstel maakt deel uit van het “Klaar voor 55”-klimaat- en energiepakket voor 2030 dat bedoeld is om de EU-doelstelling om de broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990 op kosteneffectieve wijze te verwezenlijken en bij te dragen tot het beperken van de opwarming van de aarde. Met het pakket wordt voldaan aan de in artikel 3 van de klimaatwet vervatte verplichting voor de Commissie om de desbetreffende wetgeving van de Unie te herzien teneinde de bovengenoemde doelstelling te verwezenlijken.

##### 1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van dit voorstel zijn:

1. bij te dragen tot de doelstelling van een nettoemissiereductie van ten minste 55 % tegen 2030 en tot de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050 door voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers te herzien en nieuwe vast te stellen om zo op een kosteneffectieve wijze de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's en bestelwagens te verminderen;
2. consumenten te laten profiteren van een bredere uitrol van emissievrije voertuigen door betere luchtkwaliteit (met name in steden) en door energiebesparingen als gevolg van het gebruik van emissievrije voertuigen;

<sup>31</sup> In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of punt b), van het Financieel Reglement.



3. innovatie op het gebied van emissievrije technologieën stimuleren, zodat de waardeketen van de automobielsector in de EU haar voorsprong op technologisch gebied kan versterken en de werkgelegenheid een impuls krijgt.

#### 1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

*Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.*

Het voorstel zal ervoor zorgen dat de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen worden verminderd, dat consumenten een betere luchtkwaliteit en energiebesparingen kunnen genieten, en de leiderschapspositie op technologisch gebied van de waardeketen van de automobielsector in de EU versterken. Dit zal naar verwachting bovendien grotere energie-efficiëntie en energiezekerheid opleveren.

#### 1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

*Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten.*

De volgende indicatoren worden gehanteerd:

1. de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's en bestelwagens in het EU-wagenpark worden jaarlijks per voertuig, fabrikant en lidstaat gemonitord;
2. de discrepantie tussen CO<sub>2</sub>-emissiewaarden van typegoedkeuringen en werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies wordt gemonitord door gegevens over het werkelijke brandstofverbruik te verzamelen en bekend te maken;
3. afwijkingen tussen CO<sub>2</sub>-emissiewaarden van typegoedkeuringen en de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen tijdens het gebruik worden gemonitord door een specifieke procedure voor verificatie tijdens het gebruik op te zetten en de typegoedkeuringsgegevens te verzamelen;
4. de broeikasgasemissies van auto's en bestelwagens worden gemonitord aan de hand van de jaarlijkse broeikasgasemissie-inventarissen van de lidstaten;
5. het aantal en het aandeel van voor het eerst geregistreerde emissievrije en emissiearme voertuigen worden gemonitord aan de hand van de jaarlijks door de lidstaten ingediende monitoringgegevens;
6. de kosten en doeltreffendheid van de in de voertuigen gebruikte emissiereducerende technologieën worden gemonitord op basis van gegevens die bij fabrikanten, leveranciers en deskundigen moeten worden verzameld;
7. de mate van innovatie zal worden gemeten naar nieuwe octrooien van Europese autofabrikanten met betrekking tot emissievrije technologieën, met behulp van openbaar beschikbare octrooidatabanken;
8. de bijdragen aan de werkgelegenheid zullen worden gemonitord op basis van openbaar toegankelijke statistieken van Eurostat inzake gegevens over sectorale werkgelegenheid voor de Unie.

### 1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

#### 1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Fabrikanten van voor het eerst geregistreerde personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie moeten:

- aan de herziene voor het gehele wagenpark geldende CO<sub>2</sub>-streefcijfers voldoen;

- aan de Commissie rapporteren over door gestandaardiseerde apparatuur gemeten gegevens over werkelijk brandstofverbruik;

- onderworpen worden aan conformiteitstesten tijdens het gebruik, waarvan de resultaten aan de Commissie worden gerapporteerd.

De lidstaten moeten aan de Commissie en het Europees Milieuagentschap jaarlijks technische gegevens over voor het eerst geregistreerde auto's en lichte bedrijfsvoertuigen rapporteren.

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "toegevoegde waarde van de deelname van de Unie" verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem dat niet enkel aan de hand van acties op nationaal of lokaal niveau kan worden opgelost. Daarom moet klimaatactie op Europees niveau worden gecoördineerd en is EU-actie op basis van subsidiariteit gerechtvaardigd.

Hoewel initiatieven op nationaal, regionaal en lokaal niveau synergieën tot stand kunnen brengen, zullen ze op zichzelf niet volstaan. Een gebrek aan een gecoördineerd EU-optreden in de vorm van de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen zou tot een versnippering van de markt kunnen leiden als gevolg van de verschillen tussen nationale regelingen, ambitieniveaus en ontwerpparameters. De afzonderlijke lidstaten zouden op zichzelf een te kleine markt vormen om resultaten van dezelfde orde van grootte te bereiken. Daarom is een EU-brede aanpak nodig om veranderingen op het niveau van de industrie aan te sturen en schaalvoordelen te creëren.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

Het voorstel bouwt voort op bestaande wetgeving die ervoor heeft gezorgd dat de CO<sub>2</sub>-emissies van het EU-wagenpark van nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen de afgelopen tien jaar steeds verder zijn teruggedrongen.

1.5.4. *Verenigbaarheid met het meerjarige financiële kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

Dit voorstel is verenigbaar met de doelstellingen van NextGenerationEU en het meerjarig financieel kader voor 2021-2027, waarmee wordt bijgedragen aan de door Europe nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transitie. Door deze kaders te combineren, wordt de economische crisis aangepakt, en wordt de overschakeling op een schone en duurzame economie, waarin klimaatactie en economische groei worden gecombineerd, versneld.

Het "Klaar voor 55"-klimaat- en energiepakket is een veelomvattende stap in de hervorming van de wetgeving van de Unie om deze in overeenstemming te brengen met de verhoogde klimaatambitie van de EU, zoals uiteengezet in de Europese Green Deal. Alle initiatieven in het pakket zijn nauw met elkaar verbonden.

Dit wetgevingsvoorstel inzake de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen vormt een aanvulling op de eraan gerelateerde voorstellen in het pakket en waarborgt de onderlinge samenhang.

*1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

n.v.t.

## 1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

### beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

### onbeperkte geldigheidsduur

- Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2023 tot en met 2025,
- gevolgd door een volledige uitvoering.

## 1.7. Beheersvorm(en)<sup>32</sup>

### Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
- door de uitvoerende agentschappen

### Gedeeld beheer met lidstaten

### Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen;
- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- de EIB en het Europees Investeringsfonds;
- de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
- publiekrechtelijke organen;
- privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, voor zover zij voldoende financiële garanties bieden;
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
- personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder “Opmerkingen”.

Opmerkingen

<sup>32</sup> Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb:  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

## 2. BEHEERSMAATREGELEN

### 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

*Vermeld frequentie en voorwaarden.*

Monitoring van de doeltreffendheid van de voorgestelde aangescherpte CO<sub>2</sub>-emissiereductievereisten vereist uitgebreide verzameling van gegevens uit verschillende bronnen, waaronder de lidstaten, autofabrikanten en nationale typegoedkeuringsinstanties. Hoewel het gegevensbeheer in handen van het Europees Milieuagentschap en het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek is, is DG CLIMA verantwoordelijk voor de coördinatie van de activiteiten op het gebied van gegevensverzameling, met inbegrip van de interactie met de rapporterende entiteiten. De taken van DG CLIMA omvatten ook de analyse van de gegevens en de voorbereiding en uitvoering van follow-upmaatregelen, waaronder het opleggen van financiële boetes aan fabrikanten op basis van de verzamelde gegevens.

Er worden drie belangrijke datasets verzameld:

Gegevens over nieuwe voertuigregistraties, met inbegrip van technische informatie, worden jaarlijks door de lidstaten aan het EEA gerapporteerd. Op basis van deze gegevens wordt vastgesteld of fabrikanten aan hun specifieke emissiestreefcijfers voldoen en of er eventueel boetes moeten worden opgelegd. De gegevens worden door de fabrikanten geverifieerd, waarna zij bij besluit van de Commissie worden bevestigd.

Gegevens over het werkelijke brandstof- en/of elektriciteitsverbruik zoals dat aan boord van voertuigen wordt geregistreerd zullen vanaf 2022 jaarlijks aan het EEA worden gerapporteerd, eerst in de vorm van door de fabrikanten verstrekte gegevens en met ingang van 2025 met gegevens die door de lidstaten tijdens de technische controles zijn verzameld. De gegevens worden gebruikt als basis voor de beoordeling van de representativiteit van de CO<sub>2</sub>-emissies van de typegoedkeuring en kunnen, indien gewenst, tot een bijstelling van de hoogte van de CO<sub>2</sub>-emissiestreefcijfers en tot een wijziging van de typegoedkeuringwetgeving leiden.

Gegevens over typegoedkeuringstests voor de emissies worden doorlopend door het JRC verzameld voor de procedure om na te gaan hoe de bij typegoedkeuring vastgestelde CO<sub>2</sub>-emissiewaarden zich verhouden tot de emissies van voertuigen tijdens het gebruik.

### 2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

#### 2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

Het voorstel heeft geen betrekking op de uitvoering van een financieel programma, maar op het vormgeven van een beleid voor de lange termijn. De beheersvorm, de uitvoeringsmechanismen voor financiering, de betalingsvoorwaarden en de controlestrategie met betrekking tot foutenpercentages zijn niet van toepassing. Voor de uitvoering van dit voorstel moeten personele middelen binnen de Commissie worden herverdeeld. Hiervoor zijn geschikte procedures voorhanden.

#### 2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Dit voorstel heeft geen betrekking op een uitgavenprogramma.

Efficiënte monitoring van de voertuigregistratiegegevens is van essentieel belang voor het waarborgen van rechtszekerheid bij de handhaving van de wetgeving en voor het waarborgen van een gelijk speelveld tussen de verschillende fabrikanten.

Het verzamelen van gegevens uit de praktijk en de procedure voor verificatie tijdens het gebruik zullen ervoor zorgen dat onregelmatigheden in de voertuigregistratiegegevens kunnen worden opgespoord en dat tijdig doeltreffende corrigerende maatregelen kunnen worden genomen, en dat de doeltreffendheid op lange termijn van de CO<sub>2</sub>-emissiestreefcijfers van de EU niet wordt ondermijnd.

Het risico van foutieve voertuigregistratiegegevens of vertraagde rapportering door lidstaten en/of fabrikanten zou tot problemen bij de toepassing van de CO<sub>2</sub>-emissionormen kunnen leiden.

Het risico dat de discrepanties tussen de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik en de bij de typegoedkeuring bepaalde waarden steeds groter wordt kan de CO<sub>2</sub>-emissiestreefcijfers ondermijnen.

Het risico dat de door fabrikanten in de certificaten van overeenstemming voor de registratie van voertuigen opgenomen CO<sub>2</sub>-emissies niet overeenkomen met de CO<sub>2</sub>-emissies tijdens het gebruik kan de CO<sub>2</sub>-emissiestreefcijfers ondermijnen.

Tot de belangrijkste interne controlesystemen behoren de verificatie van de gerapporteerde registratiegegevens, de analyses van de ontwikkeling van de werkelijke gegevens ten opzichte van de registratiegegevens en het opsporen van afwijkingen tussen de in de certificaten van overeenstemming geregistreerde CO<sub>2</sub>-emissies en de emissies van voertuigen tijdens het gebruik.

*2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

Dit initiatief brengt geen significante nieuwe controles/risico's mee die niet onder een bestaand internecontrolekader vallen. Er zijn geen specifieke maatregelen overwogen, behalve de toepassing van het Financieel Reglement.

### **2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden**

*Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.*

Naast de toepassing van het Financieel Reglement om fraude en onregelmatigheden te voorkomen, zullen de aangescherpte CO<sub>2</sub>-reductievereisten waarin dit voorstel voorziet, gepaard gaan met een betere monitoring en rapportering van de verschillende gegevensreeksen, zoals beschreven in punt 2.2.2.

### 3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

#### 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

*In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.*

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK <sup>33</sup>	van EVA-landen <sup>34</sup>	van kandidaat-lidstaten <sup>35</sup>	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, punt b), van het Financieel Reglement
7	20 01 02 01	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE

Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen: n.v.t.

<sup>33</sup> GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

<sup>34</sup> EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

<sup>35</sup> Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

### 3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

#### 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig

Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader			3	“Natuurlijke hulpbronnen en milieu”				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
Beleidskredieten								
09 02 03	Vastleggingen	(1)						
	Betalingen	(2)						
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
09 01 01 01		(3)						
<b>TOTAAL kredieten voor DG CLIMA</b>	Vastleggingen	= 1 + 3						
	Betalingen	= 2 + 3						
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)						
	Betalingen	(5)						
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)						
<b>TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 3 van het meerjarig financieel kader</b>	Vastleggingen	= 4+ 6						
	Betalingen	= 5+ 6						



<b>Rubriek van het meerjarig financieel kader</b>	<b>7</b>	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de [bijlage bij het financieel memorandum](#) (Bijlage V bij de interne voorschriften), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
DG: CLIMA							
• Personele middelen		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Andere administratieve uitgaven							
<b>TOTAAL DG CLIMA</b>	Kredieten	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

<b>TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader</b>	(Totaal vastleggingen = totaal betalingen)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL
<b>TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader</b>	Vastleggingen	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Betalingen	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. *Geraamde output, gefinancierd met operationele kredieten*

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs  ↓			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAAL						
	OUTPUTS													
	Soort 36	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1... <sup>37</sup>														
Output														
Output														
Output														
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1														
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...														
Output														
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2														
<b>TOTAAL</b>														

<sup>36</sup> Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

<sup>37</sup> Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)...".

### 3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar 2023 <sup>38</sup>	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------

<b>RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader</b>						
Personele middelen	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
Andere administratieve uitgaven						
<b>Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>

<b>Buiten RUBRIEK 7<sup>39</sup> van het meerjarig financieel kader</b>						
Personele middelen						
Andere administratieve uitgaven						
<b>Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader</b>						

<b>TOTAAL</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

<sup>38</sup> Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

<sup>39</sup> Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

### 3.2.4. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

*Raming in voltijdequivalenten*

	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027
<b>• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)</b>					
20 01 02 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegaties)					
01 01 01 01 (onderzoek door derden)					
01 01 01 11 (eigen onderzoek)					
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)					
<b>• Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)<sup>40</sup></b>					
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)					
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>41</sup>	zetel				
	delegaties				
01 01 01 02 (AC, END, INT — onderzoek door derden)					
01 01 01 12 (AC, END, INT — eigen onderzoek)					
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)					
<b>TOTAAL</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

**XX** is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	Vanaf 2023 is een extra ambtenaar op AD-niveau vereist in een nieuwe functie die moet zorgen voor coördinatie van en follow-up aan de verzameling van de verschillende gegevens die in het kader van deze verordening plaatsvindt. Deze functie geeft met name de noodzaak weer, een betere follow-up van de ontwikkeling van de werkelijke CO <sub>2</sub> -emissies van nieuwe auto's en bestelwagens te organiseren om ervoor te zorgen dat de in dit voorstel vastgestelde verhoogde reductiedoelstellingen daadwerkelijk worden verwezenlijkt. De nieuwe functie zal zorgdragen voor een efficiënte en samenhangende basis voor de uitvoering en handhaving van de CO <sub>2</sub> -emissienormen en voor de voorbereiding van alle daarmee verband houdende nieuwe beleidsmaatregelen.
-----------------------------------	--

<sup>40</sup> AC= Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Jeune Professionnel en Délégation (jonge deskundige in delegaties).

<sup>41</sup> Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

	<p>Deze functie omvat de volgende specifieke taken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zorgen voor de overkoepelende coördinatie van de verzameling van de verschillende soorten gegevens, de analyse daarvan en de consistentiecontroles op de verschillende datasets;</li> <li>• zorgen voor de follow-up naar de rapporterende entiteiten (fabrikanten, nationale autoriteiten die gegevens aanleveren en typegoedkeuringsinstanties) en contacten onderhouden met het EEA en het JRC;</li> <li>• zorgen voor efficiënte rapportering van gegevens over werkelijk brandstofverbruik door fabrikanten en lidstaten, met inbegrip van follow-up en verificatie van gegevens in samenwerking met het EEA;</li> <li>• uitvoeren van een analyse van de werkelijke gegevens, met name met betrekking tot de ontwikkeling van discrepanties tussen werkelijke emissies en typegoedkeuringsemissies, en het geven van gedetailleerde technische input voor toekomstige herzieningen van de CO<sub>2</sub>-emissienormen en de typegoedkeuringswetgeving;</li> <li>• voorbereiding van jaarlijkse besluiten van de Commissie met de werkelijke gegevens;</li> <li>• voorbereiding van correcties van de CO<sub>2</sub>-conformiteitsgegevens (registratiegegevens), waarbij de afwijkingen worden vastgesteld op basis van de verificatieprocedure met gegevens van tijdens het gebruik, onder meer door ervoor te zorgen dat in samenwerking met het JRC de gegevens van de typegoedkeuringstest worden verzameld.</li> </ul> <p>Een tweede extra ambtenaar op AD-niveau zal nodig zijn om te kunnen bijdragen aan de opstelling van het nieuwe voortgangsverslag overeenkomstig artikel 14 bis over de vooruitgang op de weg naar emissieloze wegmobiliteit en aan het beoordelen van de noodzaak van eventuele aanvullende maatregelen om de transitie te vergemakkelijken.</p>
Extern personeel	n.v.t.

### 3.2.5. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader

- Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

Brengt geen extra beleidsuitgaven met zich mee. Voor zover er uitgaven zijn, zullen die onder LIFE vallen.

- hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen, de desbetreffende bedragen en de voorgestelde instrumenten.

- hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

### 3.2.6. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden  
 voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	2023	2024	2025	2026	2027	Totaal
Medefinancieringsbron						
<b>TOTAAL medegefinancierde kredieten</b>						

### 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten  
 Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:  
 voor de eigen middelen  
 voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief <sup>42</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

N.v.t.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

<sup>42</sup> Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

Verwacht wordt dat er ontvangsten zullen voortkomen uit bijdragen die worden betaald door fabrikanten die de jaarlijkse specifieke emissiestreefcijfers overschrijden; die ontvangsten moeten verder worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de EU. De methode voor de berekening van de bijdragen is niet gewijzigd als gevolg van het voorstel. Het is niet mogelijk de hoogte van de ontvangsten te ramen totdat de jaarlijkse gegevens over de prestaties van de fabrikanten bij het voldoen aan hun streefcijfers beschikbaar zijn.