



Brussel, 25 juni 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

NOTA

van: het voorzitterschap
aan: de Raad

nr. Comdoc.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Betreft: "Fit for 55"-pakket

Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie

- Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. Op 14 juli 2021 heeft de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad in het kader van het "Fit for 55"-pakket een voorstel ingediend tot wijziging van de verordening inzake nieuwe CO₂-emissienormen voor personenauto's en bestelwagens. Doel van het voorstel is bij te dragen tot het verhoogde algemene ambitieniveau van de EU en zo innovatie te stimuleren en ervoor te zorgen dat de Europese automobieliindustrie haar mondiale concurrentievermogen behoudt en vergroot. Het verhoogde ambitieniveau zal de lidstaten met name helpen hun bindende nationale streefcijfers volgens de verordening inzake de verdeling van de inspanningen te halen.

2. Daartoe stelt de Commissie voor de EU-brede CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor 2030 voor nieuwe personenauto's en bestelwagens te verhogen, en voor de periode vanaf 2035 een streefcijfer van 100 % vast te stellen voor nieuwe personenauto's en bestelwagens.
3. Daarnaast stelt de Commissie voor vanaf 2030 de kredieten voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) af te schaffen, evenals de afwijking voor fabrikanten waarvan slechts een klein aantal voertuigen is geregistreerd.
4. In het Europees Parlement is de heer Jan Huitema (Renew, NL) aangewezen als rapporteur voor het voorstel, namens de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI). De Commissie ENVI heeft op 11 mei 2022 haar verslag goedgekeurd en het Parlement heeft tijdens de plenaire vergadering van 8 juni 2022 een reeks amendementen op het Commissievoorstel aangenomen.
5. Het Europees Economisch en Sociaal comité heeft op 19 januari 2022 zijn advies goedgekeurd. Het Comité van de Regio's heeft tijdens zijn zitting van 26-27 januari 2022 advies uitgebracht.
6. De Raad Milieu heeft op 20 december 2021 een oriënterend debat gehouden.
7. Het Franse voorzitterschap heeft de herziening van de verordening verder besproken op werkgroepniveau. Tijdens deze besprekingen legde het een compromisvoorstel voor waarin de bepalingen van het Commissievoorstel inzake de streefcijfers voor personenauto's, de afschaffing vanaf 2030 van kredieten voor emissievrije en emissiearme voertuigen en de afschaffing vanaf 2030 van de afwijking voor fabrikanten waarvan slechts een klein aantal voertuigen is geregistreerd, ongewijzigd bleven. Er werd echter wel voorgesteld de inhoud van de tweejaarlijkse voortgangsverslagen verder uit te werken, op basis van de bijdragen van de delegaties.

8. Op 13 mei 2022 heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers de compromistekst van het voorzitterschap besproken teneinde de verdere werkzaamheden te sturen.
9. Ter voorbereiding van de zitting van de Raad Milieu op 28 juni 2022 heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers zich op 24 juni 2022 gebogen over een compromistekst van het voorzitterschap waarin de inhoud van de tweejaarlijkse voortgangsverslagen licht was gewijzigd.

II. STAND VAN ZAKEN

10. Gelet op deze besprekingen blijft het voorzitterschap van oordeel dat het Commissievoorstel een evenwichtig uitgangspunt vormt voor een compromis in de Raad over de streefcijfers voor 2030 en 2035 voor personenauto's en bestelwagens. Het voorzitterschap houdt daarom vast aan het voorgestelde compromis.
11. De compromistekst staat in de bijlage bij deze nota.

III. CONCLUSIE

12. De Raad wordt verzocht een oplossing te vinden voor de openstaande kwesties en een algemene oriëntatie aan te nemen op basis van de tekst in de bijlage bij deze nota.

Deze algemene oriëntatie zal het mandaat van de Raad vormen voor de onderhandelingen met het Europees Parlement in het kader van de gewone wetgevingsprocedure.
-

Voorstel voor een
VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de
CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen
in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie¹

(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 Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

¹ Wijzigingen ten opzichte van de tekst van het Commissievoorstel zijn onderstreept, schrappingen zijn met [...] aangegeven.

² PB C van , blz. .

³ PB C van , blz. .

- (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, die de Commissie op 11 december 2019 heeft goedgekeurd⁴. 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 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.

⁴ Mededeling van de Commissie – De Europese Green Deal, COM(2019) 640 final van 11 december 2019.

- (5) Bij Verordening (EU) [--] van het Europees Parlement en de Raad⁵ 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 Raad⁶ 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.

⁵ 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, .../...].

⁶ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

- (9) De aangescherpte CO₂-emissiereductievereisten zouden tot een groeiend aandeel emissievrije voertuigen op de markt van de Unie moeten helpen leiden en zouden voor consumenten en burgers voordelen opleveren waar het gaat om luchtkwaliteit en energiebesparingen, en ervoor zorgen dat de waardeketen van de automobielsector blijft innoveren. In de mondiale context is het van belang dat de automobielbranche van de EU een voortrekkersrol speelt in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO₂-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark zijn technologieneutraal. Er zijn en blijven verschillende technologieën beschikbaar om het streefdoel van een volledig emissievrije wagenpark te bereiken. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcel- en andere door waterstof aangedreven voertuigen, en de technologische innovatie zet zich verder voort. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waartoe ook goed presterende hybride elektrische voertuigen behoren, kunnen een rol blijven spelen in het transitietraject.
- (10) Tegen deze achtergrond moeten voor de periode vanaf 2030 nieuwe, aangescherpte CO₂-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 CO₂-prestatienormen moeten vergezeld gaan van een Europese strategie om de uitdagingen als gevolg van de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen en aanverwante technologieën, de behoefte aan bij- en omscholing van werknemers in de sector en de economische diversificatie en omvorming van activiteiten te ondervangen. Waar passend moet financiële steun op het niveau van de EU en de lidstaten worden overwogen om particuliere investeringen aan te trekken, onder meer via het Europees Sociaal Fonds Plus, het Fonds voor een rechtvaardige transitie, het innovatiefonds, de faciliteit voor herstel en veerkracht en andere instrumenten in het meerjarig financieel kader en NextGenerationEU, en in overeenstemming met de staatssteunregels. De herziene regels inzake staatssteun op het gebied van milieu en energie zullen de lidstaten in staat stellen bedrijven te helpen hun productieprocessen koolstofvrij te maken en groenere technologieën toe te passen in het kader van de nieuwe industriestrategie.

- (12) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie⁷ gaat uit van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dit verband moet een transitietraject worden ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden. In het traject moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's in de toeleveringsketen van de automobielsector, aan de raadpleging van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf, en moet ook worden voortgebouwd op de Europese vaardighedenagenda met initiatieven zoals het pact voor vaardigheden om de private sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en digitale transitie. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, moeten ook in het traject aan bod komen. De vooruitgang die met dit veelomvattende transitietraject voor het mobiliteitsecosysteem is geboekt, moet elke twee jaar worden gemonitord in het kader van een voortgangsverslag dat door de Commissie moet worden ingediend, waarbij onder meer aandacht moet worden besteed aan de voortgang bij de uitrol van emissievrije voertuigen, de prijsontwikkelingen daarbij, de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de uitrol van infrastructuur zoals vereist uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, het potentieel van innovatieve technologieën voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, het internationaal concurrentievermogen, investeringen in de waardeketen van de automobielsector, bijscholing en omscholing van werknemers, en de omschakeling van activiteiten. Het voortgangsverslag zal ook voortbouwen op de voortgangsverslagen die de lidstaten elke twee jaar indienen in het kader van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De Commissie moet bij de voorbereiding van het voortgangsverslag de sociale partners raadplegen, en ook rekening houden met de resultaten van de sociale dialoog. In de toeleveringsketen van de automobielsector wordt voortdurend geïnnoveerd. Innovatieve technologieën zoals de productie van elektrobrandstoffen met afvang uit de lucht bieden mogelijk perspectieven wat betreft betaalbare klimaatneutrale mobiliteit, indien zij verder worden ontwikkeld. De Commissie moet daarom als onderdeel van haar voortgangsverslag de vooruitgang op het gebied van innovatie in de sector volgen.
- (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 Raad⁸ is bepaald.

⁷ Mededeling van de Commissie - Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa, COM(2021) 350 final van 5 mei 2021.

⁸ 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).

- (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 CO₂/km blijven ondersteunen, met inbegrip van elektrische voertuigen op accu's, elektrische voertuigen met brandstofcellen op waterstof en goed presterende plug-in hybride elektrische voertuigen. Na die datum worden plug-in hybride elektrische voertuigen nog altijd in aanmerking genomen voor de voor het gehele wagenpark geldende streefcijfers waaraan voertuigfabrikanten moeten voldoen.
- (16) De uitvoering van de CO₂-emissienormen hangt nauw met die van de typegoedkeuringswetgeving samen. Na de intrekking en vervanging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad⁹ op 1 september 2020 door Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ 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.

⁹ 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).

¹⁰ 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 CO₂/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 CO₂-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 CO₂-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 M2 (bussen) en N2 (middelgrote vrachtwagens) valt binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad¹¹ en het is daarom passend om deze vereiste uit Verordening (EU) 2019/631 te verwijderen.

¹¹ Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (21) In het licht van de hogere algemene reductiedoelstellingen voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktversturende effecten te voorkomen, moeten de reductievereisten voor alle fabrikanten die op de markt van de Unie aanwezig zijn behalve die waarvan per kalenderjaar minder dan 1 000 nieuwe voertuigen worden geregistreerd, worden aangepast. Bijgevolg moet de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 personenauto's of tussen de 1 000 en 22 000 lichte bedrijfsvoertuigen voor het eerst worden geregistreerd, vanaf 2030 komen te vervallen.
- (22) Omwille van de juridische duidelijkheid en de samenhang met de huidige praktijk moet worden verduidelijkt dat aanpassingen van de waarden M0 en TM0 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.
- (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 CO₂-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 CO₂-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 wordt ingevoegd:

"5 bis. Met ingang van 1 januari 2035 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende streefcijfers 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 N₁ 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 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 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 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, met name in het segment lichte bedrijfsvoertuigen, de verbetering van de energie-efficiëntie van voertuigen, vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen voor de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur zoals vereist uit hoofde van de verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de analyse van de tweedehandsmarkt in de lidstaten;
- de potentiële bijdrage van innovatietechnologieën en duurzame alternatieve brandstoffen voor het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit, de gevolgen voor consumenten, onder meer wat betreft de elektriciteitsprijzen en met name voor huishoudens met een laag of gemiddeld inkomen, vooruitgang in de sociale dialoog, de doeltreffendheid van maatregelen ter ondersteuning van de omscholing en bijscholing van de werknemers in de automobielsector, alsook aspecten ter verdere facilitering van een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissievrije wegmobiliteit;
- het effect van deze wijzigingsverordening op de verwezenlijking van de doelstellingen van de lidstaten in het kader van Verordening EU/xxxx/xxxx [gewijzigde verordening inzake de verdeling van de inspanningen] en luchtkwaliteitsnormen uit hoofde van Richtlijn 2008/50/EG;
- de behoefte aan aanvullende maatregelen, waaronder maatregelen op EU-niveau, die de transitie naar emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen in de lidstaten kunnen vergemakkelijken.”;

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 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 N1 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

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1) deel A wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 6.1 wordt de titel vervangen door:

"Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers vanaf 2025";

b) in punt 6.1.2 wordt de titel vervangen door:

"Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer voor 2030 tot en met 2034";

c) het volgende punt wordt toegevoegd:

"6.1.3. Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer vanaf 2035

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅ = voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁ · (1 – verminderingsfactor₂₀₃₅)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.0;

Verminderingsfactor₂₀₃₅ = zoals gedefinieerd in artikel 1, lid 5 bis, punt a)";

d) in punt 6.2 wordt de titel vervangen door:

"Specifieke emissiereferentiestreefcijfers";

e) punt 6.2.2 wordt geschrapt;

f) punt 6.3 wordt vervangen door: "6.3.

Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2025

6.3.1. Specifieke emissiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer · ZLEV-factor

waarbij:

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

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

waarbij:

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

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

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

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

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

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

6.3.2 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifiek emissiestreefcijfer = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀ = zoals bepaald overeenkomstig punt 6.1.2;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer} - 2030}{\text{gemiddelde emissies}_{2021}}$$

waarbij:

a_{2021} = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

6.3.3 Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2035

Specifiek emissiestreefcijfer = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

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

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer} - 2035}{\text{gemiddelde emissies}_{2021}}$$

waarbij:

a_{2021} = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

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

2) deel B wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 6.1 wordt de titel vervangen door:

"De voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers vanaf 2025";

b) in punt 6.1.2 wordt de titel vervangen door:

"De voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2030 tot en met 2034";

c) het volgende punt wordt toegevoegd:

"6.1.3 De voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers vanaf 2035

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅ = voor het gehele EU-wagenpark
geldende streefcijfer₂₀₂₁ · (1 – verminderingfactor₂₀₃₅)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.0;

Verminderingsfactor₂₀₃₅ = zoals gedefinieerd in artikel 1, lid 5 bis, punt b).";

d) punt 6.2.2 wordt vervangen door:

"6.2.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifiek emissiereferentiestreefcijfer = voor het gehele EU-wagenpark geldend
streefcijfer₂₀₃₀ + α · (TM – TM₀)

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀ = zoals bepaald overeenkomstig
punt 6.1.3;

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

waarbij:

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

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

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1";

e) het volgende punt wordt toegevoegd:

"6.2.3 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2035

Specifiek emissiereferentiestreefcijfer = voor het gehele EU-wagenpark geldend
streefcijfer₂₀₃₅ + α · (TM – TM₀)

waarbij:

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

a = $a_{2035,L}$ indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan TM_0 en = $a_{2035,H}$ indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan TM_0 ;

waarbij:

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

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

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

f) punt 6.3.2 wordt vervangen door:

"6.3.2 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifieke emissiestreefcijfer = specifieke emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀)

waarbij:

specifieke emissiereferentiestreefcijfer = het overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer voor de fabrikant;

$\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ = het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;

voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀ = zoals bepaald in punt 6.1.2";

g) het volgende punt wordt toegevoegd:

"6.3.3 Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2035

Specifieke emissiestreefcijfer = specifieke emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₅)

waarbij:

specifieke emissiereferentiestreefcijfer = het overeenkomstig punt 6.2.3 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer voor de fabrikant;

\emptyset streefcijfers

= het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.3 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;

voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₅ = zoals bepaald in punt 6.1.3".
