



Brussel, 1 oktober 2018
(OR. en)

12627/18

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0293(COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de Raad
nr. vorig doc.:	12303/18
Nr. Comdoc.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO ₂ -emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking) – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 8 november 2017 een voorstel voor een verordening tot vaststelling van nieuwe CO₂-emissienormen voor personenauto's en bestelwagens ingediend. Het voorstel beoogt onder meer bij te dragen tot het behalen van het door de Europese Raad vastgestelde reductiestreefcijfer van 30 % in 2030 in de niet-ETS-sectoren, dat in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen is omgezet in nationale streefcijfers, en tot het verwezenlijken van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs.

2. Daartoe stelt de Commissie voor om te voorzien in EU-brede CO₂-emissiereductiestreefcijfers voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen voor de periode van 2025 tot en met 2029 en vanaf 2030, afgezet tegen de streefcijfers voor 2021 die bij eerdere wetgeving zijn vastgesteld (15 % van 2025 tot en met 2029, en 30 % vanaf 2030, in beide gevallen voor zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen).

Het voorstel handhaaft de massa van de voertuigen in de vloot als parameter voor het berekenen van de specifieke streefcijfers voor iedere fabrikant.

3. Teneinde het gebruik van emissievrije en emissiearme voertuigen (zero- and low-emission vehicles - "ZLEV's") geleidelijk te bevorderen, omvat het Commissievoorstel een mechanisme dat de fabrikanten vanaf 2025 moet stimuleren om een groter aantal van die voertuigen op de markt te brengen. Indien het aandeel ZLEV's van de fabrikant bepaalde benchmarks overschrijdt, wordt de fabrikant beloond met minder strenge CO₂-emissiestreefcijfers. Voor 2025 tot en met 2029 wordt als benchmark 15% voorgesteld, en vanaf 2030 30%.
4. In het Europees Parlement is mevrouw Miriam DALLI (S&D, MT) aangewezen als rapporteur voor het voorstel namens de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI). De Commissie ENVI heeft op 10 september 2018 haar verslag aangenomen. De plenaire vergadering zal naar verwachting op 3 oktober 2018 over het voorstel stemmen.
5. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 14 februari 2018 zijn advies uitgebracht. Het Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.
6. De Raad (Milieu) heeft tijdens zijn zitting van 25 juni 2018 een oriënterend debat over het voorstel gehouden.
7. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft het voorstel op 26 september 2018 besproken op basis van een compromistekst van het voorzitterschap¹. Alle delegaties onderstreepten hoe belangrijk en urgent het is dat overeenstemming over het dossier wordt gevonden, en zij steunden de inspanningen van het voorzitterschap met het oog op het bereiken van een algemene oriëntatie tijdens de zitting van de Raad (Milieu) op 9 oktober 2018.

¹ Document 12303/18.

8. Het voorzitterschap kwam op basis van die besprekingen tot de conclusie dat de hangpunten in verband met het ambitieniveau op politiek niveau moeten worden opgelost, en besloot het voorstel van het voorzitterschap in de huidige redactie te handhaven.

II. STAND VAN ZAKEN

9. De lidstaten verschilden tijdens de gehele duur van de besprekingen van het voorstel vooral van mening over het ambitieniveau van het voorstel, dat wil zeggen de streefcijfers voor 2025 en 2030 en het stimuleringsmechanisme voor ZLEV's. De delegaties hadden zeer uiteenlopende standpunten: sommige delegaties vonden het Commissievoorstel te ambitieus, terwijl anderen het daarentegen niet ambitieus genoeg vonden, vooral wat betreft het streefcijfer voor 2030.
10. De delegaties erkenden algemeen gezien dat het vervoer koolstofarm moet worden gemaakt als onderdeel van de inspanningen om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen, en de besprekingen waren bijgevolg grotendeels geconcentreerd op het tempo van de transitie en de gevolgen voor onder meer het concurrentievermogen, banen en de consumenten, en op mogelijke verschillende uitwerkingen voor de individuele lidstaten.
11. Verscheidene delegaties erkenden dat deze verordening de aangelegenheid weliswaar niet ten gronde kan aanpakken, maar gaven niettemin te kennen dat de waarschijnlijke "koolstoflekkage binnen de EU" in de transportsector doordat het voorstel voor een toegenomen invoer van tweedehandsvoertuigen uit hooginkomenslidstaten in laaginkomenslidstaten zal zorgen, voor hen een belangrijke kwestie is.
12. Tegen deze achtergrond, en teneinde de besprekingen beter toe te spitsen en de standpunten dichter bij elkaar te brengen, heeft het voorzitterschap een compromistekst voorgesteld, waarin het streefcijfer voor 2030 voor personenauto's wordt verhoogd tot 35 % en tegelijk wordt aangegeven dat dat cijfer verder zal worden besproken. De tekst voorziet er bovendien in dat bij de evaluatie in 2024 door de Commissie verdere reducties na 2030 dienen te worden overwogen, zulks in het licht van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en mogelijkerwijs streefcijfers voor de periode vanaf 2040 dienen te worden voorgesteld.
Aan de andere kant wordt een gunstiger weging van plug-in hybride voertuigen in het stimuleringsmechanisme voor ZLEV's voorgesteld, waarbij de benchmark voor 2030 voor ZLEV's evenwel wordt opgetrokken tot 35 %, zodat het niveau overeenstemt met het hogere ambitieniveau voor 2030. Dit voorstel zou het de fabrikanten dus makkelijker moeten maken om het streefcijfer voor 2025 te halen.

Voorts behandelt het compromisvoorstel de kwestie van de tweedehandsvoertuigen en een aantal andere besproken kwesties, met name maatregelen betreffende de overgang van NEDC- naar WLTP-waarden die ervoor moeten zorgen dat fabrikanten betrouwbare en representatieve CO₂-emissiewaarden verstrekken.

13. Na de besprekingen van het compromisvoorstel van het voorzitterschap waren de delegaties weliswaar erkentelijk voor de inspanningen van het voorzitterschap, maar bleven zij in dit stadium grotendeels bij hun initiële standpunten over het ambitieniveau. De tekst in de huidige redactie is voor een overgrote meerderheid van de delegaties niet aanvaardbaar, maar is volgens een aantal delegaties wel een stap in de goede richting:
- een groot aantal delegaties heeft steeds verzocht om het ambitieniveau op te trekken, en voerde daarbij met name aan dat dit nodig is in het licht van de in de verordening inzake de verdeling van de inspanningen vastgestelde nationale streefcijfers en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en dat het ervoor zou zorgen dat de sector ook op de langere termijn innovatief en competitief blijft. Die delegaties erkennen weliswaar dat bepaalde elementen van de tekst in de richting van een verhoging van het ambitieniveau gaan, maar vinden het compromisvoorstel van het voorzitterschap niet ambitieus genoeg. Binnen die groep van delegaties lopen de standpunten omtrent verschillende aspecten uiteen. Verscheidene delegaties willen de streefcijfers voor zowel 2025 als 2030 optrekken, andere delegaties alleen het streefcijfer voor 2030. De standpunten over het niveau van de streefcijfers voor 2025 en 2030 variëren, en sommige delegaties hebben geen besluit over precieze cijfers genomen. Een aantal delegaties steunt de differentiatie tussen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, inclusief het handhaven van het voorstel van de Commissie voor lichte bedrijfsvoertuigen, terwijl andere delegaties dezelfde streefcijfers voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen willen. Verscheidene delegaties willen het stimuleringsmechanisme voor ZLEV's versterken door de benchmarks voor ZLEV's op te trekken en een "malus" toe te voegen (indien niet wordt voldaan aan de benchmarks voor ZLEV's gelden hogere CO₂-streefcijfers), of door emissievrije voertuigen in het mechanisme te bevoordelen. Een aantal delegaties geeft evenwel te kennen dat zij zich soepel kunnen opstellen wat die verzoeken betreft indien de streefcijfers voldoende hoog zijn. Andere delegaties zijn blijkbaar min of meer tevreden met het Commissievoorstel, of geven te kennen dat het mechanisme misschien niet eens nodig is indien de streefcijfers hoog genoeg zijn.

- Omgekeerd heeft een aantal delegaties er steeds toe opgeroepen om ambitieuze maar realistische en haalbare streefcijfers vast te leggen, daarbij ook rekening houdend met andere aspecten, onder andere banen, concurrentievermogen en de kosten voor de consumenten. Volgens die delegaties gaat de tekst van het voorzitterschap te ver, hetzij omdat het ambitieniveau dat door de Commissie wordt voorgesteld te hoog is, hetzij omdat het Commissievoorstel het maximum is dat zij kunnen accepteren. Sommige delegaties steunen evenwel de voorgestelde betere weging van plug-in hybride voertuigen. Zij zijn algemeen gezien gekant tegen de toevoeging van een "malus" in het stimuleringsmechanisme voor ZLEV's.

14. Een aantal delegaties maakt voorts een koppeling tussen de kwestie van het gebruik van de massa als nutsparemetre en het ambitieniveau, en blijft om de schrapping van de parameter verzoeken; voor sommige delegaties heeft dit uitsluitend betrekking op personenauto's. Andere delegaties zijn gekant tegen een schrapping; zij steunen het Commissievoorstel en voeren aan dat de kwestie van de massa veeleer verband houdt met concurrentie tussen fabrikanten.

Een aantal delegaties handhaaft hun verzoek om de afwijking voor nichefabrikanten te verlengen na 2025.

15. Daarbovenop werden onder meer de volgende kwesties aan de orde gesteld:
- een delegatie stelt voor om in de bepaling betreffende de evaluatie te voorzien in een evaluatie vooraf betreffende de eventuele invoering van een formeel marktmechanisme voor emissiehandel tussen voertuigfabrikanten op basis van prestatiequota;
 - een aantal delegaties herhaalt dat ervoor moet worden gezorgd dat de gegevens van de fabrikanten over CO₂-emissies representatief zijn voor emissies in reële omstandigheden, en is bereid om te onderzoeken hoe verdere verbeteringen kunnen worden geboekt.

III. CONCLUSIE

16. De Raad wordt verzocht om een oplossing te vinden voor de hangpunten in verband met het ambitieniveau, en om een algemene oriëntatie vast te stellen op basis van de tekst in bijlage dezes.

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 vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte
bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de
CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG)
nr. 715/2007 (herschikking)²

(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,

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

² De wijzigingen ten opzichte van de tekst van de Commissie zijn onderstreept. Geschrapte tekst is aangegeven met [...].

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad³ en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁴ zijn herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.
- (2) Met het oog op een samenhangende en doeltreffende overgang na de herschikking en intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moet deze verordening met ingang van 1 januari 2020 van toepassing zijn. Het is echter passend de CO₂-emissienormen en de uitvoeringsbepalingen voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met 2024 te handhaven.
- (3) In de mededeling van de Commissie getiteld: "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit"⁵ wordt een duidelijke ambitie vastgelegd: tegen 2050 moeten de broeikasgas-emissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar een volledig emissievrij vervoer. De uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd. De emissies van conventionele verbrandingsmotoren moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissiearme en emissievrije voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren.

³ Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

⁴ Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (COM(2016) 501 final).

- (4) In de mededelingen van de Commissie "Europa in beweging"⁶ en "Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt"⁷ wordt benadrukt dat de emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een sterke motor voor innovatie en efficiëntie zijn, tot de versterking van het concurrentievermogen van de automobielenindustrie zullen bijdragen en op technologieneutrale wijze het pad voor emissiearme en emissievrije voertuigen zullen effenen.
- (5) Deze verordening biedt een duidelijke route voor de vermindering van CO₂-emissies door het wegvervoer en draagt bij tot het bindende streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, zoals bekrachtigd in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en zoals tijdens de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als voorgenomen nationaal bepaalde bijdrage van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.
- (6) De Europese Raad heeft zich in zijn conclusies van oktober 2014 geschaard achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die buiten het emissiehandelssysteem van de Unie vallen. Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren en blijft met zijn emissies aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de reductie die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, tenietdoen.

⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: EUROPA IN BEWEGING Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen (COM(2017) 283 final).

⁷ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: "Invulling geven aan emissiearme mobiliteit; een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt" (COM(2017) 675 final).

- (6a) De Overeenkomst van Parijs bevat, onder meer, een streefcijfer op lange termijn dat strookt met de doelstelling om de gemiddelde wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C ten opzichte van de pre-industriële niveaus te houden en ernaar te blijven streven de stijging te beperken tot 1,5 °C boven die niveaus. Teneinde die doelstelling te verwezenlijken, zal het nodig zijn om ook voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen na 2030 nog meer CO₂-emissiereducties te realiseren.
- (7) In de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 werd onderstreept dat het belangrijk is de emissies van broeikasgassen en de risico's van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in de vervoersector te verlagen via een brede, technologieneutrale aanpak ter bevordering van emissiereductie en energie-efficiëntie in de vervoersector, van elektrisch vervoer en van hernieuwbare energiebronnen in de vervoersector, ook na 2020.
- (8) Energie-efficiëntie als bijdrage aan de matiging van de energievraag is een van de vijf, elkaar wederzijds versterkende en nauw met elkaar samenhangende dimensies [...] waarvan sprake is in de mededeling van de Commissie over de strategie voor de energie-unie⁸ [...], teneinde de consumenten in de Unie betrouwbare, duurzame, concurrerende en betaalbare energie te bieden. In de mededeling [...] wordt gesteld dat, hoewel alle economische sectoren maatregelen moeten nemen om de efficiëntie van hun energie-verbruik te verhogen, de vervoerssector met het oog op 2030 een zeer groot energie-efficiëntiepotentieel heeft, dat mede door een continue focus op het verstrengen van de CO₂-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen kan worden verwezenlijkt.

⁸ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Europese Investeringsbank: "Een kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering" (COM(2015) 80 final).

- (9) In een evaluatie in 2015 van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 werd geconcludeerd dat die verordeningen relevant en in grote lijnen samenhangend waren, aanzienlijke emissiebesparingen hebben gegenereerd en tevens kosteneffectiever waren dan oorspronkelijk verwacht. De verordeningen hebben ook een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt.
- (10) Het is derhalve passend de doelstellingen van die verordeningen te blijven nastreven door voor de periode tot en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende streefcijfers voor de vermindering van CO₂-emissies vast te stellen. Bij het bepalen hiervan is rekening gehouden met de doeltreffendheid van deze niveaus om tegen 2030 een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van de sectoren die onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen [.../...] vallen, met de hieruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de maatschappij, fabrikanten en gebruikers van voertuigen, alsmede met de directe en indirecte gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en innovatie en met de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en energiezekerheid. [Aangezien het marktaandeel en bijgevolg de totale bijdrage van CO₂-emissies van personenauto's aanmerkelijk hoger liggen dan die van lichte bedrijfsvoertuigen, wordt het passend geacht voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een verschillende benadering te volgen.]

- (11) In het kader van de uitvoering van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad⁹ is in 2017 een nieuwe testprocedure voor het meten van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van lichte voertuigen in werking getreden, de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure - WLTP), zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2017/1151¹⁰. Deze [...] testprocedure [...] levert CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden op die representatiever zijn voor werkelijke rijomstandigheden. Het is derhalve passend de nieuwe CO₂-emissiestreefcijfers te baseren op de CO₂-emissies die op basis van die testprocedure worden bepaald. Aangezien echter vanaf 2021 op de WLTP-gebaseerde CO₂-emissies beschikbaar zullen zijn om te bepalen of het streefcijfer is gehaald, moeten de nieuwe emissienormen worden vastgesteld als reductieniveaus in verhouding tot het gemiddelde in 2021 van de specifieke emissiestreefcijfers [...], berekend aan de hand van de CO₂-emissies die zijn gemeten met het oog op de WLTP-emissietest. Ter wille van de betrouwbaarheid en representativiteit van de waarden die als uitgangspunt worden gebruikt voor het bepalen van de in 2025 en 2030 toe te passen reductieniveaus, moeten de omstandigheden voor het uitvoeren van die metingen worden verduidelijkt in het kader van de uitvoering van Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153¹¹.
- (12) Het is belangrijk dat de vaststelling van CO₂-uitstootreductievereisten ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.

⁹ Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

¹¹ Te actualiseren na de vaststelling van de uitvoeringsverordeningen.

- (13) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 reductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de plicht van de vervoerssector om bij te dragen tot de klimaat- en energiestreefcijfers voor 2030. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobielsector ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat het invoeren op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme en emissievrije voertuigen niet mag worden uitgesteld.
- (13bis) De in deze verordening opgenomen CO₂-emissienormen gelden voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Ten aanzien van het bestaande wagenpark van lichte voertuigen, met inbegrip van tweedehandsvoertuigen, kunnen ook extra op emissiereductie gerichte maatregelen worden genomen, onder meer op nationaal en op EU-niveau.
- (14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector blijkt geeft van technologisch leiderschap, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobielsector snel door nieuwe innovaties in elektrische aandrijflijnen en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Om haar wereldwijde concurrentievermogen en toegang tot markten te behouden, heeft de Unie een regelgevingskader nodig, met inbegrip van een specifieke stimulans op het gebied van emissiearme en emissievrije voertuigen, dat tot de totstandbrenging van een grote thuismarkt bijdraagt en technologische ontwikkeling en innovatie ondersteunt.
- (15) Om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken moet er een specifiek stimuleringsmechanisme worden ingevoerd. Dit kredietmechanisme moet zo worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd.
- (16) [...] Het bepalen van [...] benchmarks voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU in combinatie met een goed opgezet mechanisme voor het aanpassen van het specifieke CO₂-streefcijfer van een fabrikant op basis van het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in zijn eigen wagenpark moet een sterk en geloofwaardig signaal vormen om dergelijke voertuigen te ontwikkelen en op de markt te brengen en tegelijk de mogelijkheid openhouden om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.

- (17) Bij het vaststellen van de kredieten voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO₂-emissies van de voertuigen. Wat personenauto's betreft, moet bij het bepalen van de kredieten voldoende worden onderkend dat emissiearme voertuigen, met name plug-in hybride voertuigen, belangrijk zijn voor de overgang naar emissievrije voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hoger specifiek CO₂-streefcijfer. Met het oog op een evenwichtige aanpak moeten grenzen worden gesteld aan het mogelijke niveau van aanpassing binnen dat mechanisme. Dit zal voor stimulansen zorgen die een tijdige uitrol van oplaad- of tankinfrastructuur bevorderen en grote voordelen voor consumenten, het concurrentievermogen en het milieu opleveren.
- (18) Het wetgevingskader voor het in de praktijk brengen van het streefcijfer inzake de gemiddelde emissies van nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen moet waarborgen dat de reductiestreefcijfers concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn, rekening houden met de diversiteit van de Europese autofabrikanten en niet tot onrechtmatige concurrentieverstoring tussen hen leiden.
- (19) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO₂-streefcijfers worden bepaald naargelang het praktische nut van de voertuigen op lineaire basis.

Handhaving van massa als de nutsparameter wordt als verenigbaar met de bestaande regeling beschouwd. Teneinde de massa van voertuigen voor het wegverkeer beter weer te geven, moet de parameter met ingang van 2025 worden veranderd van massa in rijklare toestand naar de testmassa van het voertuig als omschreven in de WLTP-testprocedure die op basis van Verordening [...] (EG) nr. 715/2007 is vastgesteld.

- (20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende streefcijfers worden gewijzigd als gevolg van veranderingen in de gemiddelde massa van het wagenpark. Veranderingen in de gemiddelde massa moeten derhalve onverwijld worden weerspiegeld in de berekeningen van het specifieke emissiestreefcijfer, en de waarde voor de gemiddelde massa die daartoe wordt gebruikt, moet derhalve met ingang van 2025 om de twee jaar worden aangepast.

- (21) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentieneutraal en eerlijk te verdelen op een wijze die de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen weerspiegelt, en met het oog op de wijziging in 2021 naar op de WLTP-gebaseerde specifieke emissiestreefcijfers, moet de hellingshoek van de curve van de grenswaarde worden bepaald op basis van de specifieke emissies van alle voor het eerst in dat jaar geregistreerde voertuigen en moet rekening worden gehouden met de wijziging van de streefcijfers voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021, 2025 en 2030 om te waarborgen dat alle fabrikanten zich een gelijke reductie-inspanning getroosten. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, moet voor fabrikanten van lichtere, van auto's afgeleide bestelwagens dezelfde benadering worden toegepast als voor autofabrikanten, terwijl voor fabrikanten van voertuigen die in de zwaardere segmenten vallen, een hogere en vaste curve voor de gehele streefcijferperiode moet worden vastgesteld.
- (22) [...] De doelstellingen van deze verordening moeten onder meer worden bereikt door te voorzien in prikkels voor de automobielenindustrie om te investeren in nieuwe technologieën. Deze verordening moedigt eco-innovatie actief aan en zorgt voor een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen.
- Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 en tot de vermindering van werkelijke CO₂-emissies. Deze bijzonderheid moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.
- (23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de prikkels voor eco-innovaties en de technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het passend een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of het streefcijfer is gehaald. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen het niveau van het maximum te herzien, met name om rekening te houden met de gevolgen van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen met het oog op het bereiken van het streefcijfer moeten worden berekend.

- (24) In Richtlijn 2007/46/EG is een geharmoniseerd kader vastgesteld met administratieve bepalingen en algemene technische eisen voor de goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen het toepassingsgebied van die richtlijn vallen. De entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving van deze verordening moet dezelfde zijn als die welke verantwoordelijk is voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG en voor het garanderen van de conformiteit van de productie.
- (25) Voor voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, gelden specifieke typegoedkeuringsvereisten, en zij moeten derhalve van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten.
- (26) Het is niet raadzaam dezelfde methode te gebruiken ter vaststelling van de emissiereductiestreefcijfers voor fabrikanten van grote aantallen als voor fabrikanten van kleine aantallen die op grond van de in deze verordening vastgestelde criteria als onafhankelijk worden beschouwd. Deze fabrikanten van kleine aantallen moeten de mogelijkheid krijgen andere emissiereductiestreefcijfers aan te vragen die in verhouding staan tot het technologisch potentieel van de voertuigen van een welbepaalde fabrikant om hun specifieke CO₂-emissies te verminderen alsmede tot de kenmerken van de betrokken marktsegmenten.
- (27) Gelet op de onevenredige gevolgen voor de kleinste fabrikanten van de naleving van de specifieke, op het praktisch nut van het voertuig gebaseerde emissiestreefcijfers, alsmede op de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO₂-reductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, dienen fabrikanten die verantwoordelijk zijn voor minder dan 1 000 jaarlijks in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, te worden vrijgesteld van het specifieke emissiestreefcijfer en de bijdragen voor te hoge emissies.

Indien een fabrikant die onder een vrijstelling valt, echter toch een afwijking aanvraagt en krijgt toegekend, moet de fabrikant ertoe worden verplicht dat afwijkende streefcijfer na te leven.

- (28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van het streefcijfer voor het wagenpark van 95 g CO₂/km aan nichefabrikanten waarborgt dat de reductie-inspanningen die van nichefabrikanten worden verlangd, consistent zijn met die welke van grote fabrikanten met betrekking tot dat streefcijfer worden verlangd. Uit ervaring blijkt echter dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO₂-streefcijfers te halen, en, wat de vanaf 2025 gestelde streefcijfers betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken.
- (29) Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle nieuwe in de Unie geregistreerde auto's en lichte bedrijfsvoertuigen waarvoor de fabrikanten verantwoordelijk zijn, moet rekening worden gehouden met alle auto's en lichte bedrijfsvoertuigen, ongeacht hun massa of hun kenmerken. Alhoewel Verordening (EG) nr. 715/2007 niet van toepassing is op personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg waaraan geen typegoedkeuring is verleend overeenkomstig artikel 2, lid 2, van die verordening [...], moeten de emissies voor deze voertuigen worden gemeten volgens dezelfde meetprocedures als die welke krachtens Verordening (EG) nr. 715/2007 voor lichte voertuigen zijn vastgelegd, met name de procedures in Verordening (EG) nr. 692/2008¹² van de Commissie en in Verordening (EU) 2017/1151, en de correlatieprocedures die op grond van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 zijn vastgesteld, met name de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152¹³ en (EU) 2017/1153¹⁴ van de Commissie. De aldus verkregen CO₂-emissiewaarden moeten worden vermeld op het conformiteitscertificaat van het voertuig zodat ze in de monitoringsregeling kunnen worden opgenomen.

¹² Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

¹³ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om de veranderingen in de regelgevende testprocedure inzake lichte bedrijfsvoertuigen weer te geven, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 293/2012 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 644).

¹⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om veranderingen in de regelgevende testprocedure weer te geven, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1014/2010 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 679).

- (30) De specifieke CO₂-emissies van voltooide lichte bedrijfsvoertuigen moeten worden toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig.
- (31) Er moet rekening worden gehouden met de specifieke situatie van fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen die incomplete voertuigen produceren waarvoor de typegoedkeuring in meerdere fasen plaatsvindt. Hoewel die fabrikanten verantwoordelijk zijn voor het halen van de CO₂-emissiestreefcijfers, moeten zij de mogelijkheid krijgen met redelijke zekerheid de CO₂-emissies van de voltooide voertuigen te voorspellen. De Commissie moet waarborgen dat die behoeften in de uit hoofde van Verordening (EG) 715/2007 vastgestelde uitvoeringsmaatregelen terdege in aanmerking worden genomen.
- (32) Teneinde over de nodige flexibiliteit te beschikken om de in deze verordening vastgestelde streefcijfers te halen, mogen fabrikanten op open, transparante en niet-discriminerende basis overeenkomen een groep te vormen. Een overeenkomst om een groep te vormen mag hoogstens vijf jaar duren, maar kan worden verlengd. Fabrikanten die deel uitmaken van een groep worden geacht de streefcijfers van deze verordening te hebben gehaald als de gemiddelde emissies van de groep niet hoger liggen dan de specifieke emissiestreefcijfers voor de groep.
- (33) De mogelijkheid voor fabrikanten om een groep te vormen is een kosteneffectieve wijze gebleken om te bewerkstelligen dat de CO₂-emissiestreefcijfers worden gehaald, met name door naleving voor fabrikanten die een beperkt gamma voertuigen produceren, te vergemakkelijken. Om de concurrentiëneutraliteit te verbeteren, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen de voorwaarden te verduidelijken waaronder onafhankelijke fabrikanten een groep mogen vormen, zodat zij in een positie kunnen komen die gelijkwaardig is met die van verbonden ondernemingen.
- (34) Om te garanderen dat de streefcijfers van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.

- (35) Teneinde de krachtens deze verordening vereiste CO₂-vermindering te realiseren, is het tevens essentieel dat de emissies van in gebruik zijnde voertuigen conform de bij de typegoedkeuring bepaalde CO₂-waarden zijn. Derhalve moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met elke systemische niet-conformiteit die typegoedkeuringsinstanties vaststellen betreffende de CO₂-emissies van in gebruik zijnde voertuigen.
- (36) Om die maatregelen te kunnen nemen, moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend een procedure op te stellen en ten uitvoer te leggen voor de controle van de conformiteit van de CO₂-emissies van in gebruik zijnde lichte voertuigen. Derhalve moet Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gewijzigd.
- (37) De specifieke CO₂-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve lasten van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de door de lidstaten verzamelde en aan de Commissie meegedeelde registratiegegevens van nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens zoveel mogelijk worden geharmoniseerd. De verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteiten om correcte en volledige gegevens te verstrekken moet derhalve duidelijk worden vermeld, alsmede de noodzaak van doeltreffende samenwerking tussen die autoriteiten en de Commissie bij de aanpak van problemen betreffende de kwaliteit van gegevens.
- (38) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO₂-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie.

- (39) Nationale maatregelen die de lidstaten overeenkomstig artikel 193 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handhaven of invoeren, mogen, gezien het doel en de procedures vastgelegd in deze verordening, geen bijkomende of strengere sancties opleggen aan fabrikanten die hun streefcijfers op grond van deze verordening niet halen.
- (40) Deze verordening laat de onverkorte toepassing van de uniale mededingingsregels onverlet.
- (41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde streefcijfers om de CO₂-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de representativiteit van de officiële testprocedure. Volgens het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM)¹⁵ en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector¹⁶ moet een mechanisme worden ingevoerd voor het beoordelen van de werkelijke representativiteit van de waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik van voertuigen welke zijn geconstateerd volgens de WLTP-testprocedure die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 is vastgesteld. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en tegelijk te voorzien in de bescherming van persoonsgegevens, en indien nodig de procedures te ontwikkelen die nodig zijn om de voor de uitvoering van die beoordelingen benodigde gegevens in kaart te brengen en te verzamelen.

¹⁵ High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion No 1/2016, Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (alleen in het EN beschikbaar).

¹⁶ Aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector (2016/2908(RSP)).

- (42) De evaluatie van de in het kader van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het emissiehandelssysteem] geboekte voortgang is gepland in 2024. Het is dan ook passend in hetzelfde jaar een alomvattende beoordeling van de doeltreffendheid van deze verordening te maken, teneinde een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken. In het kader van deze evaluatie moet de Commissie ook een duidelijk traject uittekenen voor verdere CO₂-emissiereducties voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen na 2030, teneinde aanzienlijk bij te dragen tot het verwezenlijken van de langetermijndoelstelling van de Overeenkomst van Parijs. Het verslag over deze evaluatie moet zo nodig vergezeld gaan van een voorstel tot wijziging van deze verordening.
- (43) De Verordeningen (EG) nr. 443/2009/EG en (EU) nr. 510/2011 moeten met ingang van 1 januari 2020 worden ingetrokken.
- (44) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.
- [...] De uitvoeringsbevoegdheden in verband met het [...] vaststellen van de gedetailleerde voorwaarden voor groepsafspraken, de procedures voor de monitoring en rapportering van gegevens over gemiddelde emissies, alsmede de procedures voor het in aanmerking nemen van de bij het berekenen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant geconstateerde afwijkingen in de CO₂-emissies van voertuigen, het bepalen van de middelen voor het innen van de bijdragen voor overtollige emissies, de procedures voor het goedkeuren van de innoverende technologieën of innoverende technologiepakketten die tot CO₂-besparingen leiden, de maatregelen die het mogelijk maken de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig de WLTP-testprocedure vastgestelde CO₂-emissie- en brandstofverbruikwaarden te monitoren en te beoordelen en het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om rekening te houden met veranderingen in de reglementaire testprocedure voor het meten van specifieke CO₂-emissies, moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷.

¹⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (46) Teneinde [...] niet-essentiële onderdelen van de bepalingen van deze verordening te wijzigen [...], moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlagen II en III in verband met gegevensvereisten en gegevensparameters, [...] de bijstelling van de cijfers van M_0 en TM_0 , en van het maximum van 7 g CO₂/km [...] voor de totale bijdragen van innoverende technologieën, en de aanpassing van de formules [...] voor het berekenen van de specifieke emissiestreefcijfers om rekening te houden met de verandering van de reglementaire testprocedure. Teneinde niet-essentiële onderdelen van de bepalingen van deze verordening aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de aanvulling van de voorschriften inzake de interpretatie van de criteria op basis waarvan bepaalde fabrikanten in aanmerking kunnen komen voor afwijkingen van de specifieke emissiestreefcijfers, inzake de inhoud van de aanvragen voor een afwijking en inzake de inhoud en de beoordeling van programma's voor de reductie van specifieke CO₂-emissies met betrekking tot bepaalde fabrikanten. 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 wetgeven¹⁸. 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.
- (47) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het vaststellen van prestatievereisten inzake CO₂-emissies voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, [...] maar vanwege de omvang of de gevolgen van het optreden beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om dat doel te verwezenlijken,

¹⁸ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en doelstellingen

1. In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om bij te dragen tot het bereiken van het in Verordening (EU) 2018/... [verordening verdeling van de inspanningen] neergelegde streefcijfer van de Unie voor het reduceren van haar broeikasgasemissies en tot het verwezenlijken van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en om de goede werking van de interne markt te garanderen.
2. Deze verordening legt met ingang van 1 januari 2020 voor het gehele EU-wagenpark een streefcijfer van 95 g CO₂/km vast voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe, in de Unie geregistreerde personenauto's en van 147 g CO₂/km voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe, in de Unie geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen, zoals tot en met 31 december 2020 gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 692/2008 juncto de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153, en met ingang van 1 januari 2021 gemeten overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.
3. Deze verordening zal in het kader van het in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement bedoelde geïntegreerde beleid van de Unie tot en met 31 december 2024 worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO₂-emissies met 10 g CO₂/km te bewerkstelligen¹⁹.

¹⁹ Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 7 februari 2007 - Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen (COM(2007) 19 final).

4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende streefcijfers van toepassing:
- a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van de gemiddelde specifieke emissiestreefcijfers in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;
 - b) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van de gemiddelde specifieke emissiestreefcijfers in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;
5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn de volgende streefcijfers van toepassing:
- a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een [...] vermindering van [35 %] van de gemiddelde specifieke emissiestreefcijfers in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;
 - b) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 30 % van de gemiddelde specifieke emissiestreefcijfers in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de volgende motorvoertuigen :
- a) categorie M₁, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG ("personenauto's"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's");

- b) categorie N₁, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en categorie N₁ waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").
2. Als een voertuig, alvorens in de Unie te worden geregistreerd, minder dan drie maanden daarvoor buiten de Unie is geregistreerd, wordt met deze eerdere registratie geen rekening gehouden.
3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG.
4. Artikel 4, artikel 7, lid 4, onder b) en c), artikel 8 en artikel 9, lid 1, onder a) en c), zijn niet van toepassing op een fabrikant die, samen met alle met hem verbonden ondernemingen, in het voorgaande kalenderjaar minder dan 1 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's of minder dan 1 000 in de Unie geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen heeft geproduceerd, tenzij die fabrikant een afwijking aanvraagt en deze hem overeenkomstig artikel 10 wordt toegekend.

Artikel 3

Definities

1. In deze verordening wordt verstaan onder:
- a) "gemiddelde specifieke CO₂-emissies": inzake een fabrikant; het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's of alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die door deze fabrikant worden gebouwd;
- b) "conformiteitscertificaat": het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG bedoelde certificaat;

- c) "voltooid voertuig": een licht bedrijfsvoertuig waarvoor typegoedkeuring wordt verleend na voltooiing van de meerfasentypegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG;
- d) "compleet voertuig": elk licht bedrijfsvoertuig dat niet hoeft te worden voltooid om aan de desbetreffende technische eisen van Richtlijn 2007/46/EG te voldoen;
- e) "basisvoertuig": een licht bedrijfsvoertuig dat in de eerste fase van een meerfasentypegoedkeuringsprocedure wordt gebruikt;
- f) "fabrikant": de persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG en die instaat voor de conformiteit van de productie;
- g) "massa in rijklare toestand": de massa van de personenauto of het lichte bedrijfsvoertuig in rijklare toestand met carrosserie, zoals vermeld in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage I, punt 2.6, bij Richtlijn 2007/46/EG;
- h) "specifieke CO₂-emissies": de CO₂-emissies van een personenauto of licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsverordeningen daarvan en op het conformiteitscertificaat van het voertuig vermeld als de CO₂-massa-emissies (gemengd). Voor personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 betekenen "specifieke CO₂-emissies" de CO₂-emissies gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007, met name overeenkomstig dezelfde meetprocedure als tot en met 31 december 2020 voor dergelijke voertuigen gespecificeerd in Verordening (EG) nr. 692/2008, resp. met ingang van 1 januari 2021 in Verordening (EU) 2017/1151, of overeenkomstig de procedures die door de Commissie zijn vastgesteld om de CO₂-emissies voor deze voertuigen te bepalen;

- i) "voetafdruk": de gemiddelde spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals aangegeven in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage I, afdelingen 2.1 en 2.3, bij Richtlijn 2007/46/EG;
- j) "specifiek emissiestreefcijfer": inzake een fabrikant, het jaarlijkse overeenkomstig bijlage I bepaalde streefcijfer of, indien de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig die afwijking is bepaald;
- k) "streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark": de gemiddelde in een bepaalde periode te realiseren CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's of alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
- l) "testmassa": testmassa van een personenauto of licht bedrijfsvoertuig zoals vermeld in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in bijlage XXI, punt 3.2.25, bij Verordening (EU) 2017/1151;
- m) "emissiearm of emissievrij voertuig": een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van nul tot 50 g CO₂/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.
- n) "laadvermogen": het verschil tussen de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand, overeenkomstig bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, en de massa van het voertuig.

2. Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt onder "een groep van onderling verbonden fabrikanten" verstaan: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen. Ten aanzien van een fabrikant wordt onder "verbonden ondernemingen" verstaan:

- a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:
 - i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen;
 - of

- ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de raad van bestuur of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen; of
 - iii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;
- b) ondernemingen die direct of indirect de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden over de fabrikant hebben;
 - c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld onder b) direct of indirect de onder a) genoemde rechten of bevoegdheden heeft;
 - d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer onder a), b) of c) vermelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder a), b) of c) vermelde ondernemingen samen de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben;
 - e) ondernemingen waarbij de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van de fabrikant of een of meer van de onder a) tot en met d) vermelde met hem verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.

Artikel 4

Specifieke emissiestreefcijfers

1. De fabrikant zorgt ervoor dat zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies niet hoger liggen dan de volgende specifieke emissiestreefcijfers:
 - a) voor het kalenderjaar 2020: voor personenauto's het specifieke emissiestreefcijfer die overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 en 2, is vastgesteld, of voor lichte bedrijfsvoertuigen het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig bijlage I, deel B, punten 1 en 2, is vastgesteld, of het specifieke emissiestreefcijfer dat, indien de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld;

- b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024: het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, al naargelang het geval, is vastgesteld of die, indien de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld;
- c) voor elk kalenderjaar met ingang van 2025: de specifieke emissiestreefcijfers die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.
2. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, gebruikt de fabrikant van het basisvoertuig, indien de specifieke emissies van het voltooide voertuig niet beschikbaar zijn, de gemiddelde specifieke emissies van het basisvoertuig om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies te bepalen.
3. Om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe personenauto's van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd:
- 95 % in 2020,
 - 100 % vanaf 2021.

Artikel 5

Superkredieten voor het streefcijfer van 95 g CO₂/km

Bij het berekenen van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elke nieuwe personenauto met specifieke CO₂-emissies van minder dan 50 g CO₂/km als:

2 personenauto's in 2020,

1,67 personenauto's in 2021,

1,33 personenauto's in 2022,

1 personenauto vanaf 2023,

voor het jaar waarin hij is geregistreerd in de periode van 2020 tot en met 2022, met een maximum van 7,5 g CO₂/km over deze periode voor elke fabrikant [...] als berekend overeenkomstig artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153.

Artikel 6

Groepsvorming

1. Fabrikanten die geen afwijking krachtens artikel 10 genieten, mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen.
2. Een groepsvormingsovereenkomst kan betrekking hebben op een of meer kalenderjaren, mits de totale duur van elke overeenkomst niet langer is dan vijf jaar, en moet ten laatste worden gesloten op 31 december van het eerste kalenderjaar waarin de emissies worden gegroepeerd. Fabrikanten die een groep vormen, dienen de volgende informatie bij de Commissie in:
 - a) de fabrikanten die deel uitmaken van de groep;
 - b) de fabrikant die is aangesteld als beheerder van de groep, die als contactpersoon voor de groep optreedt en verantwoordelijk is voor het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd;
 - c) informatie waaruit blijkt dat de beheerder van de groep in staat is de onder b) vermelde verplichtingen na te komen;
 - d) de categorie van de als M_1 of N_1 geregistreerde voertuigen waarop de groep van toepassing is.
3. Als de voorgestelde beheerder van de groep niet voldoet aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd, stelt de Commissie de fabrikanten hiervan in kennis.
4. Fabrikanten die een groep vormen, stellen de Commissie gezamenlijk in kennis van eventuele wijzigingen van de groepsbeheerder of van zijn financiële toestand, indien dit een invloed kan hebben op zijn vermogen om te voldoen aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd, en van wijzigingen van het lidmaatschap van de groep of van de ontbinding van de groep.

5. Fabrikanten mogen groepsafspraken maken voor zover deze in overeenstemming zijn met de artikelen 101 en 102 van het VWEU en voor zover ze elke fabrikant die daarom verzoekt de mogelijkheid bieden op open, transparante, niet-discriminerende en commercieel redelijke voorwaarden lid te worden van de groep. Onverminderd de algemene toepasselijkheid van de uniale concurrentieregels op die groepen, dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsvormings-overeenkomst alleen ten aanzien van de volgende informatie gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of informatie wordt uitgewisseld:
- a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies;
 - b) het specifieke emissiestreefcijfer;
 - c) het totaal aantal geregistreerde voertuigen.
6. Lid 5 is niet van toepassing als alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.
7. Behalve indien kennisgeving wordt gedaan overeenkomstig lid 3 worden de fabrikanten die deel uitmaken van een groep waarover informatie is ingediend bij de Commissie, met het oog op de naleving van hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 als één fabrikant beschouwd. Informatie inzake monitoring- en rapportering voor individuele fabrikanten en voor groepen worden geregistreerd, meegedeeld en beschikbaar gesteld in het centrale register bedoeld in artikel 7, lid 4.
8. De Commissie kan, door overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeks-procedure uitvoeringshandelingen vast te stellen, de gedetailleerde voorwaarden specificeren die van toepassing zijn op groepsafspraken die overeenkomstig lid 5 worden gemaakt.

Artikel 7

Monitoring en rapportering van gemiddelde emissies

1. Voor elk kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die en elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun aangewezen importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat rapporterende instanties op transparante wijze werken. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de specifieke CO₂-emissies van personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gemeten en in het conformiteitscertificaat vermeld.
2. Uiterlijk 28 februari van elk jaar moet elke lidstaat de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar vaststellen en aan de Commissie doorgeven. De gegevens moeten worden ingediend in het in bijlage II, deel B, en bijlage III, deel C, gespecificeerde formaat.
3. Op verzoek van de Commissie moet een lidstaat ook alle overeenkomstig lid 1 geregistreerde gegevens doorgeven.
4. De Commissie houdt een centraal register bij van alle gegevens die de lidstaten overeenkomstig dit artikel doorgeven. Uiterlijk 30 juni van elk jaar maakt de Commissie voor elke fabrikant een voorlopige berekening van het volgende:
 - a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
 - b) het specifieke emissiestreefcijfer in het voorafgaande kalenderjaar;
 - c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en het specifieke emissiestreefcijfer voor dat jaar.

De Commissie stelt elke fabrikant in kennis van haar voorlopige berekening voor die fabrikant. De kennisgeving bevat gegevens voor elke lidstaat over het aantal geregistreerde nieuwe personenwagens en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en hun specifieke CO₂-emissies.

Het register wordt openbaar gemaakt.

5. Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening mogen fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie meedelen, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

De Commissie onderzoekt alle meegedeelde fouten en bevestigt of wijzigt uiterlijk 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen.

6. De lidstaten stellen een instantie aan die bevoegd is voor het verzamelen en meedelen van de krachtens deze verordening vereiste controlegegevens en delen aan de Commissie mee welke instantie zij hebben aangesteld.

De bevoegde autoriteiten waarborgen de juistheid en volledigheid van de aan de Commissie doorgegeven gegevens en [...] zorgen voor een contactpersoon die beschikbaar is om snel op verzoeken van de Commissie te reageren, om fouten en lacunes in de doorgegeven datasets te herstellen.

7. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast inzake de procedures voor de monitoring en rapportering van de in de leden 1 tot en met 7 vermelde gegevens en voor de toepassing van bijlage II. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

- 7bis. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 16 vast te stellen tot wijziging van de in de bijlagen II en III vervatte gegevensvereisten en gegevensparameters.

8. Typegoedkeuringsinstanties rapporteren aan de Commissie onverwijld afwijkingen in de CO₂-emissies van in gebruik zijnde voertuigen in vergelijking met de in de conformiteitscertificaten vermelde waarden die zijn vastgesteld als gevolg van verificaties overeenkomstig de procedure van [artikel 11bis] van Verordening (EG) nr. 715/2007.

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant houdt de Commissie rekening met die afwijkingen.

De Commissie [...] stelt nadere voorschriften vast voor de procedures om die afwijkingen te rapporteren en er bij het berekenen van de gemiddelde specifieke emissies rekening mee te houden. Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

9. De lidstaten moeten, overeenkomstig dit artikel, ook gegevens verzamelen en rapporteren over registraties van voertuigen van de categorieën M₂ en N₂, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007.

Artikel 8

Bijdrage voor overtollige emissies

1. Voor elk kalenderjaar legt de Commissie aan fabrikanten of, in voorkomend geval, groepsbeheerders een bijdrage voor overtollige emissies op indien hun specifieke CO₂-emissies hoger liggen dan hun specifieke emissiestreefcijfer.
2. De in lid 1 vermelde bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

(overtollige emissies × 95 EUR) × het aantal voor het eerst geregistreerde voertuigen.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

- "overtollige emissies": het positieve aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke CO₂-emissie van een fabrikant — rekening houdende met CO₂-emissiereducties als gevolg van overeenkomstig artikel 11 goedgekeurde innoverende technologieën — hoger ligt dan zijn specifieke emissiestreefcijfer in het kalenderjaar of het gedeelte daarvan waarop de eis van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen, en
 - "aantal voor het eerst geregistreerde voertuigen": het aantal door de fabrikant geproduceerde, apart getelde nieuwe personenauto's of nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in dat jaar zijn geregistreerd overeenkomstig de in artikel 4, lid 3, uiteengezette introductiecriteria.
3. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de middelen voor het innen van de bijdragen voor overtollige emissies op grond van lid 1. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Unie.

Artikel 9

Publicatie van de prestaties van de fabrikanten

1. Uiterlijk 31 oktober van elk jaar publiceert de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen een lijst waarin het volgende wordt vermeld:
- a) voor elke fabrikant zijn specifieke emissiestreefcijfer voor het voorafgaande kalenderjaar;
 - b) voor elke fabrikant zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;

- c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiestreefcijfer voor dat jaar;
 - d) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
 - e) de gemiddelde massa in rijklare toestand van alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar tot en met 31 december 2020 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
 - f) de gemiddelde testmassa van alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.
2. Op de in lid 1 bedoelde lijst wordt ook vermeld of de fabrikant tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.
3. Voor de publicatie uiterlijk 31 oktober 2022 wordt op de in lid 1 bedoelde lijst het volgende vermeld:
- a) de in artikel 1, leden 4 en 5, bedoelde, voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2025 en 2030, door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punten 6.1.1 en 6.1.2;
 - b) de waarden voor a_{2021} , a_{2025} en a_{2030} , door de Commissie berekend overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 6.2.

Artikel 10

Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

1. Een fabrikant kan een afwijking van het overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiestreefcijfer aanvragen als per kalenderjaar minder dan 10 000 nieuwe personenauto's of 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van deze fabrikant in de Unie worden geregistreerd, indien de fabrikant:
 - a) geen deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten; of
 - b) deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan 10 000 nieuwe personenauto's of 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden geregistreerd in de Unie; of
 - c) deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, maar zijn eigen productiefaciliteiten en een eigen ontwerpcentrum beheert.

2. De op grond van lid 1 aangevraagde afwijking wordt voor een periode van hoogstens vijf kalenderjaren toegestaan, die kan worden verlengd. De aanvraag wordt bij de Commissie ingediend en bevat de volgende informatie:
 - a) de naam en de contactpersoon van de fabrikant;
 - b) bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de fabrikant in aanmerking komt voor de in lid 1 vermelde afwijking;
 - c) bijzonderheden betreffende de door de fabrikant geproduceerde personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen, inclusief de testmassa en de specifieke CO₂-emissies van die personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen; en

- d) een specifiek emissiestreefcijfer dat overeenstemt met het reductiepotentieel van de fabrikant, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type personenauto of licht bedrijfsvoertuig.
3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat het door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiestreefcijfer overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type personenauto of licht bedrijfsvoertuig, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. De aanvraag wordt uiterlijk 31 oktober van het eerste jaar waarin de afwijking geldt, ingediend.
4. Een aanvraag voor een afwijking van het overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4, berekende specifieke emissiestreefcijfer mag worden ingediend door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's.

Deze aanvraag mag door een fabrikant worden ingediend voor zichzelf, of voor zichzelf samen met om het even welke van de met hem verbonden ondernemingen. De aanvraag wordt bij de Commissie ingediend en bevat de volgende informatie:

- a) alle in lid 2, onder a) en c), genoemde informatie, inclusief, indien van toepassing, informatie over verbonden ondernemingen;
- b) een streefcijfer dat een vermindering met 45 % is van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007 of, als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een vermindering met 45 % is van het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van deze ondernemingen in 2007.

Als geen informatie over de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, bepaalt de Commissie een equivalent reductiestreefcijfer op basis van de best beschikbare technologie voor de reductie van CO₂-emissies die in personenauto's van vergelijkbare massa wordt ingezet, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type van auto. Dit streefcijfer wordt door de aanvrager voor de toepassing van punt b) gebruikt.

De Commissie kent de fabrikant een afwijking toe indien is aangetoond dat de in dit lid bedoelde criteria voor de afwijking zijn vervuld.

5. Een fabrikant aan wie overeenkomstig dit artikel een afwijking is toegekend, stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van eventuele wijzigingen die een invloed (kunnen) hebben op de voorwaarden om voor de afwijking in aanmerking te komen.
6. Als de Commissie op basis van de in lid 5 vermelde kennisgeving of om andere redenen beslist dat een fabrikant niet langer in aanmerking komt voor de afwijking, trekt zij de afwijking in met ingang van 1 januari van het volgende kalenderjaar en stelt zij de fabrikant daarvan in kennis.
7. Als de fabrikant het specifieke emissiestreefcijfer niet haalt, legt de Commissie de fabrikant de in artikel 8 bedoelde bijdrage voor overtollige emissies op.
8. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen houdende regels ter aanvulling van de leden 1 tot en met 7 van dit artikel, betreffende de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, de inhoud van de aanvragen, alsmede de inhoud en beoordeling van de programma's voor de beperking van de specifieke CO₂-emissies.

9. Aanvragen voor een afwijking met inbegrip van de informatie ter ondersteuning ervan, kennisgevingen overeenkomstig lid 5, intrekkingen overeenkomstig lid 6 of oplegging van de bijdrage voor overtollige emissies overeenkomstig lid 7, alsmede maatregelen overeenkomstig lid 8, worden ter beschikking gesteld van het publiek, met inachtneming van Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad²⁰.

Artikel 11

Eco-innovaties

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën of door een combinatie van innoverende technologieën ("innoverende technologiepakketten").

Met deze technologieën wordt alleen rekening gehouden indien de methode die voor de beoordeling ervan wordt gebruikt, verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten kan opleveren.

De totale bijdrage van deze technologie aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen.

De Commissie kan het maximum met ingang van 2025 aanpassen om rekening te houden met technologische ontwikkelingen. Die aanpassingen worden door middel van uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 16 doorgevoerd.

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure om de innoverende technologieën of innoverende technologiepakketten als bedoeld in lid 1 goed te keuren. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure. Deze gedetailleerde bepalingen zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologie:

²⁰ Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie (PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43).

- a) de CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie moeten aan de toeleverancier of de fabrikant zijn toe te schrijven;
 - b) de innoverende technologie moet een geverifieerde bijdrage leveren aan de vermindering van de CO₂-emissies;
 - c) de innoverende technologie mag niet vallen onder de CO₂-meting volgens de standaardtestcyclus;
 - d) de innoverende technologie mag niet vallen onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO₂/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de wetgeving van de Unie. Met ingang van 1 januari 2025 is dit criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.
3. Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie of als innoverend technologiepakket wil laten goedkeuren, dient bij de Commissie een rapport in, inclusief een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie. In geval van mogelijke interactie tussen de maatregel en een andere, reeds goedgekeurde innoverende technologie of een ander reeds goedgekeurd innoverend technologiepakket, wordt in het rapport melding van deze interactie gemaakt en wordt in het verificatierapport geëvalueerd in hoeverre de interactie gevolgen heeft voor de vermindering die met elke maatregel wordt gerealiseerd.
4. De Commissie attesteert de gerealiseerde vermindering op basis van de in lid 2 vastgestelde criteria.

Werkelijke CO₂-emissies en werkelijk brandstofverbruik

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening [...] (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden. Zij waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.
2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat de volgende parameters betreffende werkelijke CO₂-emissies en werkelijk brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met ingang van 1 januari 2021 op gezette tijden door fabrikanten, nationale instanties of via directe gegevensoverdracht uit voertuigen, naargelang het geval, ter beschikking van de Commissie worden gesteld:
 - a) voertuigidentificatienummer;
 - b) brandstof- en/of elektriciteitsverbruik;
 - c) totale afgelegde afstand;
 - d) voor extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen: brandstof- en elektriciteitsverbruik en de afgelegde afstand per rijmodus.

De Commissie verwerkt de ontvangen gegevens om een geanonimiseerde en geaggregeerde dataset tot stand te brengen voor de toepassing van lid 1. De voertuigidentificatienummers worden uitsluitend gebruikt voor de gegevensverwerking en worden niet langer dan noodzakelijk voor dat doel bewaard.

3. De Commissie [...] stelt de gedetailleerde procedure voor het verzamelen en verwerken van de in lid 2 bedoelde gegevens door middel van uitvoeringshandelingen volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vast.

Artikel 13

Aanpassing van M_0 en TM_0

1. De in bijlage I, delen A en B, bedoelde waarden M_0 en TM_0 worden als volgt aangepast:
 - a) uiterlijk 31 oktober 2020 wordt de in bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 5, bedoelde waarde M_0 aangepast aan de gemiddelde massa in rijklare toestand van nieuwe personenauto's in de voorafgaande drie kalenderjaren 2017, 2018 en 2019. Die nieuwe waarde M_0 is van toepassing van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2024;
 - b) uiterlijk 31 oktober 2022 wordt de in bijlage I, deel B, punten 1 tot en met 5, bedoelde waarde M_0 aangepast aan de gemiddelde massa in rijklare toestand van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren 2019, 2020 en 2021. Die nieuwe waarde M_0 is van toepassing in 2024;
 - c) uiterlijk 31 oktober 2022 wordt de indicatieve TM_0 voor 2025 bepaald als de respectieve gemiddelde testmassa van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in 2021;
 - d) uiterlijk 31 oktober 2024 worden de in bijlage I, delen A en B, bedoelde waarden TM_0 aangepast aan de respectieve gemiddelde testmassa van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande twee kalenderjaren met ingang van 2022 en 2023. Deze nieuwe respectieve TM_0 is van toepassing met ingang van 1 januari van het kalenderjaar dat volgt op de datum van de aanpassing.
2. De Commissie neemt de in lid 1 bedoelde maatregelen aan door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 16.

Artikel 14

Evaluatie en verslaglegging

1. In 2024 evalueert de Commissie [...] de doeltreffendheid van deze verordening [...], met inbegrip van het functioneren van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen en de andere aspecten van deze verordening, en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van die evaluatie.
- 1bis. In het in lid 1 bedoelde verslag gaat [...] de Commissie onder meer in op de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden, de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad²¹ verslag is uitgebracht, inclusief de financiering ervan, alsmede op de aspecten ter verdere bevordering van een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige overgang naar schone, concurrerende en betaalbare mobiliteit in de Unie. De Commissie tekent tevens een duidelijk traject uit voor verdere CO₂-emissiereducties voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen na 2030, teneinde bij te dragen tot het verwezenlijken van de langetermijndoelstelling van de Overeenkomst van Parijs.
- 1ter. Het in lid 1 bedoelde verslag gaat in voorkomend geval vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening, met name door het eventueel invoeren van emissiereductiestreefcijfers voor de periode vanaf 2040 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen.
2. De Commissie houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO₂-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen opdat deze de werkelijke CO₂-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen.

²¹ 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).

3. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de correlatieparameters die nodig zijn om eventuele veranderingen weer te geven in de reglementaire testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies bedoeld in de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 692/2008 en, indien van toepassing, (EU) 2017/1151. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.
- 3bis. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 16, tot aanpassing van de formules in bijlage I, met gebruikmaking van de krachtens [...] lid 3 van dit artikel vastgestelde methode, waarbij wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut, onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.

Artikel 15

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij [artikel 37] van [Verordening (EU) [...]] van het Europees Parlement en de Raad ingestelde Comité klimaatverandering²². Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²³.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerp-uitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

²² Verordening (EU) [.../...] van het Europees Parlement en de Raad betreffende de governance van de energie-unie (PB L ..., ...).

²³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Artikel 16

Uitoefening van de delegatie

1. De in artikel 7, lid 7 bis, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3 bis, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening] voor een periode van zes jaar aan de Commissie toegekend. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de periode van zes jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend verlengd voor perioden van identieke duur, tenzij het Europees Parlement en de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het einde van een periode tegen een dergelijke verlenging verzetten.
2. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 7, lid 7 bis, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3 bis, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

3. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
4. Een overeenkomstig artikel 7, lid 7 bis, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 2, en artikel 14, lid 3 bis, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 17

Wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007

In Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt het volgende artikel 11 bis ingevoegd:

"Artikel 11 bis

Conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen wat CO₂-emissies en brandstofverbruik betreft

1. Onverminderd de vaststelling en inwerkingtreding van de in lid 2 bedoelde procedures controleren typegoedkeuringsinstanties op basis van geschikte en representatieve steekproeven de conformiteit van de voertuigen die in gebruik zijn genomen en waarvoor zij een typegoedkeuring hebben verleend, met de CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden die in de conformiteitscertificaten zijn vermeld.
2. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 15, lid 2, uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van de procedures voor het controleren van de conformiteit van in gebruik zijnde lichte voertuigen wat de gecertificeerde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden betreft."

Artikel 18

Intrekking

De Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 worden met ingang van 1 januari 2020 ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage V.

Artikel 19

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2020.

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**DEEL A. SPECIFIEKE EMISSIESTREEFCIJFERS VOOR PERSONENAUTO'S**

1. Voor het kalenderjaar 2020 worden de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's vastgesteld overeenkomstig de volgende formule:

$$\text{Specifieke CO}_2\text{-emissie} = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

waarbij:

M	=	de massa van het voertuig in rijklare toestand in kilogram (kg)
M ₀ :	=	1 379,88
a:	=	0,0333

2. Het specifieke emissiestreefcijfer van een fabrikant voor 2020 wordt berekend als het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's die in dat kalenderjaar zijn geregistreerd, waarvan hij de fabrikant is.

3. Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer voor een fabrikant in 2021 wordt als volgt berekend:

$$\text{WLTP-specifiek emissiereferentiestreefcijfer} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

waarbij:

WLTP _{CO2} :	de gemiddelde specifieke CO ₂ -emissies in 2020, bepaald overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ²⁴ en berekend volgens artikel 4, lid 3, tweede streepje, van deze verordening, exclusief de CO ₂ -besparingen als gevolg van de toepassing van de artikelen 5 en 11 van deze verordening;
NEDC _{CO2} :	de gemiddelde specifieke CO ₂ -emissies in 2020, bepaald overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie ²⁵ en berekend volgens artikel 4, lid 3, tweede streepje, van deze verordening, exclusief de CO ₂ -besparingen als gevolg van de toepassing van de artikelen 5 en 11 van deze verordening;
NEDC _{2020target} :	het specifieke emissiestreefcijfer voor 2020, berekend overeenkomstig de punten 1 en 2 van deze bijlage.

4. Voor de kalenderjaren 2021 tot en met 2024 wordt het specifieke emissiestreefcijfer voor een fabrikant als volgt berekend:

$$\text{Specifiek emissiestreefcijfer} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

²⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om de veranderingen in de regelgevende testprocedure inzake lichte bedrijfsvoertuigen weer te geven, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 293/2012 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 644).

waarbij:

WLTP _{reference target} :	het specifieke WLTP- emissiereferentiestreefcijfer voor 2021, berekend overeenkomstig punt 3;
a:	0,0333;
M ₀ :	het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe geregistreerde voertuigen in het doeljaar in kilogram (kg);
M ₀ :	1 379,88 in 2021, en zoals gedefinieerd in artikel 13, lid 1, onder a), voor de periode 2022, 2023 en 2024;
M _{0,2020} :	het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe geregistreerde voertuigen in 2020, in kilogram (kg);
M _{0,2020} :	1379,88.

5. Voor een fabrikant aan wie in 2021 een afwijking met betrekking tot een specifiek op de NEDC gebaseerd emissiestreefcijfer is toegestaan, wordt de op de WLTP gebaseerde afwijking als volgt berekend:

$$\text{Afwijking streefcijfer}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

waarbij:

WLTP _{CO2} :	zoals gedefinieerd in punt 3;
NEDC _{CO2} :	zoals gedefinieerd in punt 3;
NEDC _{2021target} :	het specifieke emissiestreefcijfer voor 2021, waarvoor de Commissie overeenkomstig artikel 10 van deze verordening een afwijking heeft toegestaan.

6. Met ingang van 1 januari 2025 worden de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers en het specifieke CO₂-emissiestreefcijfer voor een fabrikant als volgt berekend:

6.0. Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁: het naar het aantal voor het eerst geregistreerde auto's gewogen gemiddelde van de referentiewaarden₂₀₂₁ die zijn bepaald voor elke afzonderlijke fabrikant waarop overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer van toepassing is.

De referentiewaarde₂₀₂₁ wordt voor elke fabrikant als volgt bepaald:

referentiewaarde₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2,measured}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

waarbij:

WLTP_{CO₂,measured}: het gemiddelde voor elke fabrikant van de gemeten gecombineerde CO₂-emissies van elke nieuwe personenauto die in 2020 is geregistreerd, als bepaald en gerapporteerd overeenkomstig artikel 7 bis, lid 1, onder b) van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153;

NEDC_{2020target} en NEDC_{CO₂}: zoals gedefinieerd in punt 3;

M_{∅2021}: het gemiddelde van de massa in rijklare toestand van de nieuwe geregistreerde personenauto's van de fabrikant in 2021, in kilogram (kg);

M₀: 1379,88²⁶

a, M_{∅2020}, M_{0,2020}: zoals gedefinieerd in punt 4.

6.1. Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2025 en 2030

6.1.1. Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer voor 2025 tot en met 2029

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅ = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - reductiefactor₂₀₂₅)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁: [...] zoals gedefinieerd in punt 6.0;

Reductiefactor₂₀₂₅: de in artikel 1, lid 4, onder a), gespecificeerde vermindering.

²⁶ eveneens als beschreven in punt 4.

6.1.2. Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer vanaf 2030

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀ = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - reductiefactor₂₀₃₀)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁: [...] zoals gedefinieerd in punt 6.0;

Reductiefactor₂₀₃₀: de in artikel 1, lid 5, onder a), gespecificeerde vermindering.

6.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2025

6.2.1. 2025 tot en met 2029

Specifiek emissiereferentiestreefcijfer = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅: zoals gedefinieerd overeenkomstig punt 6.1.1;

a₂₀₂₅: is $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

waarbij:

a₂₀₂₁: de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstkwadratenmethode op de testmassa (verklarende variabele) en de specifieke CO₂-emissies (afhankelijke variabele) van elk individueel voertuig in het EU-wagenpark van 2021;

gemiddelde emissies₂₀₂₁: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle in 2021 voor het eerst geregistreerde voertuigen van die fabrikanten voor wie overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;

TM: de gemiddelde testmassa in kilogram van alle in het relevante kalenderjaar voor het eerst geregistreerde voertuigen van de fabrikant;

TM₀: de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde waarde.

6.2.2. Vanaf 2030

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

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀: als bepaald overeenkomstig punt 6.1.2;

a₂₀₃₀: is $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

waarbij:

a₂₀₂₁: de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstekwadratenmethode op de testmassa (verklarende variabele) en de specifieke CO₂-emissies (afhankelijke variabele) van elk individueel voertuig in het EU-wagenpark van 2021;

gemiddelde emissies₂₀₂₁: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle in 2021 voor het eerst geregistreerde voertuigen van die fabrikanten voor wie overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;

TM: de gemiddelde testmassa in kilogram van alle in het relevante kalenderjaar voor het eerst geregistreerde voertuigen van de fabrikant;

TM₀: de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde waarde.

6.3. Specifiek emissiestreefcijfer vanaf 2025

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer · ZLEV-factor

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer: het voor 2025 tot en met 2029 overeenkomstig punt 6.2.1 en vanaf 2030 overeenkomstig punt 6.2.2 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 afhankelijk van het geval op 1,05 of 1,0 vastgesteld;

waarbij:

y: het aandeel emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van voor het eerst geregistreerde personenauto's van de fabrikant, berekend als het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen, waarbij elk voertuig als $ZLEV_{specific}$ wordt geteld overeenkomstig de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde personenauto's;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x: in de jaren 2025 tot en met 2029 15 % en vanaf 2030 [35] %.

DEEL B. SPECIFIEKE CO₂-EMISSIESTREEFCIJFERS VOOR LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

1. Voor 2020 worden de specifieke CO₂-emissies van elk licht bedrijfsvoertuig vastgesteld overeenkomstig de volgende formule:

$$\text{Specifieke CO}_2\text{-emissies} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

waarbij:

M	=	de massa van het voertuig in rijklare toestand in kilogram (kg);
M ₀ :	=	1 766,4
a:	=	0,096.

2. Het specifieke emissiestreefcijfer van een fabrikant in 2020 wordt berekend als het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van die fabrikant die in dat kalenderjaar werden geregistreerd.

3. Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer voor een fabrikant in 2021 wordt als volgt berekend:

$$\text{WLTP-specifiek emissiereferentiestreefcijfer} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

waarbij:

WLTP_{CO₂}: de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2020, bepaald overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie, exclusief de CO₂-besparingen als gevolg van de toepassing van artikel 11 van deze verordening;

NEDC_{CO₂}: de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2020, bepaald overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152, exclusief de CO₂-besparingen als gevolg van de toepassing van artikel 11 van deze verordening;

NEDC_{2020target}: het specifieke emissiestreefcijfer voor 2020, berekend overeenkomstig de punten 1 en 2 van deze bijlage.

4. Voor de kalenderjaren 2021 tot en met 2024 wordt het specifieke emissiestreefcijfer voor een fabrikant als volgt berekend:

$$\text{Specifiek emissiestreefcijfer} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

waarbij:

WLTP _{reference target} :	het specifieke WLTP- emissiereferentiestreefcijfer voor 2021, berekend overeenkomstig punt 3;
a:	0,096;
M ₀ :	het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen in het doeljaar in kilogram (kg);
M ₀ :	1 766,4 in 2020 en, voor de periode 2021, 2022 en 2023, de overeenkomstig artikel 13, lid 5, van Verordening (EU) nr. 510/2011 vastgestelde waarde, en voor 2024 de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder b), van deze verordening vastgestelde waarde ;
M _{0,2020} :	het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen in 2020, in kilogram (kg);
M _{0,2020} :	1 766,4

5. Voor een fabrikant aan wie in 2021 een afwijking met betrekking tot een specifiek op de NEDC gebaseerd emissiestreefcijfer is toegestaan, wordt de op de WLTP gebaseerde afwijking als volgt berekend:

$$\text{Afwijking streefcijfer}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

waarbij:

WLTP _{CO2} :	WLTP _{CO2} zoals gedefinieerd in punt 3;
NEDC _{CO2} :	NEDC _{CO2} zoals gedefinieerd in punt 3;
NEDC _{2021target} :	het specifieke emissiestreefcijfer voor 2021, waarvoor de Commissie overeenkomstig artikel 10 van deze verordening een afwijking heeft toegestaan.

6. Met ingang van 1 januari 2025 worden de voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers en het specifieke CO₂-emissiestreefcijfer voor een fabrikant als volgt berekend:

6.0. Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁: het naar het aantal voor het eerst geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen gewogen gemiddelde van de referentiewaarden₂₀₂₁ die zijn bepaald voor elke afzonderlijke fabrikant waarop overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer van toepassing is.

De referentiewaarde₂₀₂₁ wordt voor elke fabrikant als volgt bepaald:

referentiewaarde₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,measured} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

waarbij:

WLTP_{CO₂,measured}:

het gemiddelde voor elke fabrikant van de gemeten gecombineerde CO₂-emissies van elk licht bedrijfsvoertuig dat in 2020 is geregistreerd, als bepaald en gerapporteerd overeenkomstig artikel 7 bis, lid 1, onder b), van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152;

NEDC_{2020target} en NEDC_{CO₂}:

zoals gedefinieerd in punt 3;

M_{∅2021}:

het gemiddelde van de massa in rijklare toestand van de nieuwe geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in 2021, in kilogram (kg);

M₀:

de waarde M₀ zoals gedefinieerd in punt 4 voor het jaar 2021;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020}:

zoals gedefinieerd in punt 4.

6.1. De voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2025 en 2030

6.1.1. Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer voor 2025 tot en met 2029

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅ = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - reductiefactor₂₀₂₅)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁: [...] zoals gedefinieerd in punt 6.0;

Reductiefactor₂₀₂₅: de in artikel 1, lid 4, onder b), gespecificeerde vermindering.

6.1.2. Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer vanaf 2030

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀ = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - reductiefactor₂₀₃₀)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₁: [...] zoals gedefinieerd in punt 6.0;

Reductiefactor₂₀₃₀: de in artikel 1, lid 5, onder b), gespecificeerde vermindering.

6.2. Specifiek emissiereferentiestreefcijfer vanaf 2025

6.2.1. 2025 tot en met 2029

Specifiek emissiereferentiestreefcijfer = voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅: als bepaald overeenkomstig punt 6.1.1;

α : a_{2025} indien de gemiddelde testmassa van de voor het eerst geregistreerde voertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde TM_0 , en a_{2021} indien de gemiddelde testmassa van de voor het eerst geregistreerde voertuigen van een fabrikant hoger is dan de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde TM_0 ,

waarbij:

a_{2025} : is $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} : de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstekwadratenmethode op de testmassa (verklarende variabele) en de specifieke CO₂-emissies (afhankelijke variabele) van elk voor het eerst geregistreerde voertuig in het EU-wagenpark van 2021;

gemiddelde emissies₂₀₂₁: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle in 2021 voor het eerst geregistreerde voertuigen van die fabrikanten voor wie overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;

TM: de gemiddelde testmassa in kilogram van alle in het relevante kalenderjaar voor het eerst geregistreerde voertuigen van de fabrikant;

TM₀: de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde waarde.

6.2.2. Vanaf 2030

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

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀: als bepaald overeenkomstig punt 6.1.2;

α : a₂₀₃₀ indien de gemiddelde testmassa van de voor het eerst geregistreerde voertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde TM₀, en a₂₀₂₁ indien de gemiddelde testmassa van de voor het eerst geregistreerde voertuigen van een fabrikant hoger is dan de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde TM₀,

waarbij:

a₂₀₃₀: is $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a₂₀₂₁: de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstekwadratenmethode op de testmassa (verklarende variabele) en de specifieke CO₂-emissies (afhankelijke variabele) van elk voor het eerst geregistreerde voertuig in het EU-wagenpark van 2021;

gemiddelde emissies₂₀₂₁: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle in 2021 voor het eerst geregistreerde voertuigen van die fabrikanten voor wie overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;

TM: de gemiddelde testmassa in kilogram van alle in het relevante kalenderjaar voor het eerst geregistreerde voertuigen van de fabrikant;

TM₀: de overeenkomstig artikel 13, lid 1, onder d), bepaalde waarde.

6.3. Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2025

6.3.1. 2025 tot en met 2029

Specifiek emissiestreefcijfer = (specifiek emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₂₅)) · ZLEV factor

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer: het voor de fabrikant overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer;

$\emptyset_{\text{targets}}$ het naar het aantal voor het eerst geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;

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 afhankelijk van het geval op 1,05 of 1,0 vastgesteld;

waarbij:

y: het aandeel emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van voor het eerst geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, berekend als het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen, waarbij elk voertuig als $ZLEV_{\text{specific}}$ wordt geteld overeenkomstig de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x: 15%.

6.3.2. Vanaf 2030

Specifiek emissiestreefcijfer = (specifiek emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer₂₀₃₀)) · ZLEV factor

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer: het voor de fabrikant overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer;

$\emptyset_{\text{streefcijfers}}$

het naar het aantal voor het eerst geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;

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 afhankelijk van het geval op 1,05 of 1,0 vastgesteld;

waarbij:

y:

het aandeel emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van voor het eerst geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, berekend als het totale aantal emissiearme en emissievrije voertuigen, waarbij elk voertuig als $ZLEV_{\text{specific}}$ wordt geteld overeenkomstig de onderstaande formule, gedeeld door het totale aantal in het relevante kalenderjaar geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x:

30%.

BIJLAGE II

MONITORING EN RAPPORTERING VAN EMISSIES VAN NIEUWE PERSONENAUTO'S

DEEL A — Het verzamelen van gegevens over nieuwe personenauto's en het vaststellen van informatie voor de monitoring van de CO₂-emissies

1. De lidstaten vermelden voor elk kalenderjaar voor elke nieuwe personenauto die op hun grondgebied als een M1-voertuig wordt geregistreerd, de volgende gedetailleerde gegevens:
 - a) de fabrikant;
 - b) typegoedkeuringsnummer met extensie;
 - c) type, variant en uitvoering (al naargelang);
 - d) merk en handelsbenaming;
 - e) voertuigcategorie volgens typegoedkeuring;
 - f) totaal aantal nieuwe registraties;
 - g) massa in rijklare toestand;
 - h) specifieke CO₂-emissies (NEDC en WLTP);
 - i) voetafdruk: wielbasis, spoorbreedte van gestuurde as en spoorbreedte andere as;
 - j) brandstoftype en brandstofmodus;
 - k) cilinderinhoud;
 - l) elektriciteitsverbruik;
 - m) code voor de innoverende technologie of groep innoverende technologieën en de daaruit voortvloeiende CO₂-emissiereductie (NEDC en WLTP);
 - n) maximaal nettovermogen;
 - o) voertuigidentificatienummer;
 - p) WLTP-testmassa;
 - q) afwijking en verificatiefactoren zoals bedoeld in bijlage I, punt 3.2.8, bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153;
 - r) categorie geregistreerd voertuig;

- s) identificatienummer van de voertuigfamilie;
- t) elektrische actieradius, indien van toepassing.

De lidstaten verstrekken de Commissie overeenkomstig artikel 7 alle in dit punt vermelde parameters in het formaat dat is aangegeven in deel B, sectie 2.

2. De in punt 1 bedoelde gegevens worden overgenomen uit het conformiteitscertificaat van de desbetreffende personenauto. Voor voertuigen met twee brandstoffen (benzine/gas) waarbij op de conformiteitscertificaten voor beide brandstoffen specifieke CO₂-emissies staan vermeld, nemen de lidstaten alleen de waarde voor gas over.

3. De lidstaten bepalen voor elk kalenderjaar:

- a) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's die zijn onderworpen aan EG-typegoedkeuring;
- b) het totaal aantal nieuwe registraties van personenauto's met individuele goedkeuring;
- c) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's met een nationale goedkeuring van kleine series.

DEEL B — *Formaat voor het doorsturen van de gegevens*

De lidstaten dienen voor elk jaar de in deel A, punten 1 en 3, gespecificeerde informatie in het volgende formaat in:

Sectie 1 — Geaggregeerde monitoringgegevens

Lidstaat ²⁷	
Jaar	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's die aan EG-typegoedkeuring zijn onderworpen	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's met individuele goedkeuring	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's met een nationale goedkeuring van kleine series	

²⁷ Alpha-2-codes van ISO 3166 met uitzondering van Griekenland en het Verenigd Koninkrijk waarvoor de code "EL" respectievelijk "UK" is.

Sectie 2 — Gedetailleerde monitoringgegevens — één bestand per voertuig

Verwijzing naar deel A, punt 1	Gedetailleerde gegevens per geregistreerd voertuig
a)	Naam fabrikant volgens EU-standaardaanduiding
	Naam fabrikant volgens verklaring OEM
	Naam fabrikant volgens register van de lidstaat ¹
b)	Typegoedkeuringsnummer met extensie
c)	Soort
	Variant
	Uitvoering
d)	Merk en handelsbenaming
e)	Voertuigcategorie volgens typegoedkeuring
f)	Totaal aantal nieuwe registraties
g)	Massa in rijklare toestand
h)	Specifieke CO ₂ -emissies (gecombineerd) NEDC-waarde tot en met 31 december 2020 behalve voor voertuigen die onder het toepassingsgebied van artikel 5 vallen waarvoor de NEDC-waarde tot en met 31 december 2022 wordt bepaald overeenkomstig artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153
	Specifieke CO ₂ -emissies (gecombineerd) WLTP-waarde
i)	Wielbasis
	Spoorbreedte gestuurde as (as 1)
	Spoorbreedte andere as (as 2)

j)	Brandstoftype
	Brandstofmodus
k)	Cilinderinhoud (cm ³)
l)	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)
m)	Code van de eco-innovatie(s)
	Totale NEDC-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s) tot en met 2020
	Totale WLTP-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s)
n)	Maximaal nettovermogen
o)	Voertuigidentificatienummer
p)	WLTP-testmassa
q)	Afwijkingsfactor De (indien beschikbaar)
	Verificatiefactor (indien beschikbaar)
r)	Categorie geregistreerd voertuig
s)	Identificatienummer van de voertuigfamilie
t)	Elektrische actieradius, indien van toepassing

Noten:

¹ In het geval van nationale goedkeuringen van kleine series (national small series approvals — NSS) of individuele goedkeuringen (individual approvals — IVA), moet de naam van de fabrikant worden verstrekt in de kolom "Naam van de fabrikant volgens register van de lidstaat" en moet in de kolom "Naam fabrikant volgens EU-standaard aanduiding" een van de volgende vermeldingen worden opgenomen: "AA-NSS" of "AA-IVA", naargelang het geval.

BIJLAGE III

MONITORING EN RAPPORTERING VAN EMISSIES VAN LICHTEN BEDRIJFSVOERTUIGEN

A. Het verzamelen van gegevens over lichte bedrijfsvoertuigen en het vaststellen van informatie voor de monitoring van de CO₂-emissies

1. Gedetailleerde gegevens

1.1. Complete voertuigen die zijn geregistreerd als voertuigen van categorie N₁

In het geval van complete voertuigen met EG-typegoedkeuring en inschrijving als voertuig van categorie N₁ vermelden de lidstaten voor elk kalenderjaar de volgende gedetailleerde gegevens over alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die voor het eerst op hun grondgebied worden geregistreerd:

- a) de fabrikant;
- b) typegoedkeuringsnummer met extensie;
- c) type, variant en uitvoering;
- d) merk;
- e) voertuigcategorie volgens typegoedkeuring;
- f) categorie geregistreerd voertuig;
- g) specifieke CO₂-emissies (NEDC en WLTP);
- h) massa in rijklare toestand;
- i) technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- j) voetafdruk: wielbasis, spoorbreedte van gestuurde as en spoorbreedte andere as;
- k) brandstoftype en brandstofmodus;
- l) cilinderinhoud;
- m) elektriciteitsverbruik;
- n) code voor de innoverende technologie of groep innoverende technologieën en de daaruit voortvloeiende CO₂-emissiereductie (NEDC en WLTP);

- o) voertuigidentificatienummer;
- p) WLTP-testmassa;
- q) afwijking en verificatiefactoren zoals bedoeld in bijlage I, punt 3.2.8, bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152;
- r) identificatienummer van de voertuigfamilie overeenkomstig bijlage XXI, punt 5.0, bij Verordening (EU) 2017/1151;
- s) elektrische actieradius, indien van toepassing.

De lidstaten verstrekken de Commissie overeenkomstig artikel 7 alle in dit punt vermelde parameters in het formaat dat is aangegeven in deel C, sectie 2, van deze bijlage.

- 1.2. In een meerfasenprocedure goedgekeurde voertuigen die zijn geregistreerd als voertuigen van categorie N₁

In het geval van meerfasenvoertuigen met inschrijving als voertuig van categorie N₁ vermelden de lidstaten voor elk kalenderjaar de volgende gedetailleerde gegevens met betrekking tot:

- a) het basisvoertuig (incompleet): de in punt 1.1, onder a) tot en met e), g), h), i), n) en o), gespecificeerde gegevens of, in plaats van de onder h) en i) gespecificeerde gegevens, de standaard toegevoegde massa als onderdeel van de typegoedkeuringsinformatie volgens bijlage I, punt 2.17.2, bij Richtlijn 2007/46/EG;
- b) het basisvoertuig (compleet): de in punt 1.1, onder a) tot en met e), g), h), i), n) en o), gespecificeerde gegevens;
- c) het voltooide voertuig: de in punt 1.1, onder a), f), g), h), j) tot en met m) en o), gespecificeerde gegevens.

Indien een of meer van de in dit punt, onder a) en b), bedoelde gegevens niet voor het basisvoertuig kunnen worden verstrekt, verstrekt de lidstaat in de plaats daarvan gegevens met betrekking tot het voltooide voertuig.

Voor voltooide voertuigen van categorie N₁ wordt gebruikgemaakt van het formaat als vastgesteld in deel C, sectie 2.

Het voertuigidentificatienummer als bedoeld in punt 1.1, onder o), wordt niet openbaar gemaakt.

2. De in punt 1 bedoelde details worden overgenomen uit het conformiteitscertificaat. Voor voertuigen met twee brandstoffen (benzine/gas) waarbij op de conformiteitscertificaten voor beide brandstoffen specifieke CO₂-emissies staan vermeld, nemen de lidstaten alleen de waarde voor gas over.

3. De lidstaten bepalen voor elk kalenderjaar:
- a) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan EG-typegoedkeuring;
 - b) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan meerfasentypegoedkeuring, waar beschikbaar;
 - c) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met individuele goedkeuring;
 - d) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een nationale goedkeuring van kleine series.

B. Methode voor het vaststellen van de informatie voor de monitoring van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

De lidstaten stellen de overeenkomstig deel A, punten 1 en 3, van deze bijlage vereiste monitoringinformatie vast volgens de in dit deel uiteengezette methode.

1. Aantal geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

De lidstaten stellen het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is geregistreerd, vast in het respectieve jaar waarop de monitoring betrekking heeft, verdeeld in voertuigen die aan EG-typegoedkeuring zijn onderworpen, met individuele goedkeuring en met nationale goedkeuring van kleine series, en, waar beschikbaar, het aantal meerfasenvoertuigen.

2. Voltooide voertuigen

In het geval van meerfasenvoertuigen worden de specifieke CO₂-emissies van voltooide voertuigen toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig.

Teneinde te waarborgen dat de waarden van de CO₂-emissies, brandstofefficiëntie en de massa van voltooide voertuigen representatief zijn, zonder de fabrikant van het basisvoertuig te zwaar te belasten, stelt de Commissie een specifieke monitoringprocedure op en brengt zij waar nodig in de desbetreffende typegoedkeuringswetgeving de noodzakelijke wijzigingen aan.

Hoewel voor de berekening van het streefcijfer voor 2020 overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 2, de standaard toegevoegde massa moet worden overgenomen uit deel C van deze bijlage, mag in het geval waarin de waarde van die massa niet kan worden bepaald, de massa in rijklare toestand van het voltooide voertuig worden gebruikt voor de voorlopige berekening van het in artikel 7, lid 4, bedoelde specifieke emissiestreefcijfer.

Als het basisvoertuig een compleet voertuig is, wordt de massa in rijklare toestand van dat voertuig gebruikt voor de berekening van het specifieke emissiestreefcijfer. Als de waarde van die massa echter niet kan worden bepaald, mag de massa in rijklare toestand van het voltooide voertuig worden gebruikt voor de voorlopige berekening van het specifieke emissiestreefcijfer.

C. Formaat voor het indienen van de gegevens

De lidstaten dienen voor elk jaar de in deel A, punten 1 en 3, gespecificeerde informatie in het volgende formaat in:

<i>Sectie 1 — Geaggregeerde monitoringgegevens</i>	
Lidstaat ²⁸	
Jaar	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan EG-typegoedkeuring	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met individuele goedkeuring	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een nationale goedkeuring van kleine series	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan meerfasentypegoedkeuring (waar beschikbaar)	

²⁸ Alpha-2-codes van ISO 3166 met uitzondering van Griekenland en het Verenigd Koninkrijk waarvoor de code "EL" respectievelijk "UK" is.

Sectie 2 — Gedetailleerde monitoringgegevens — per afzonderlijk voertuig

Verwijzing naar deel A, punt 1.1	Gedetailleerde gegevens per geregistreerd voertuig ⁽¹⁾
a)	Naam fabrikant volgens EU-standaardaanduiding ⁽²⁾
	Naam fabrikant volgens verklaring OEM COMPLEET VOERTUIG/BASISVOERTUIG ⁽³⁾
	Naam fabrikant volgens verklaring OEM VOLTOOID VOERTUIG ⁽³⁾
	Naam fabrikant volgens register van de lidstaat ⁽²⁾
b)	Typegoedkeuringsnummer met extensie
c)	Soort
	Variant
	Uitvoering
d)	Merk
e)	Voertuigcategorie volgens typegoedkeuring
f)	Categorie geregistreerd voertuig
g)	Specifieke CO ₂ -emissies (gecombineerd) NEDC-waarde tot en met 31 december 2020
	Specifieke CO ₂ -emissies (gecombineerd) WLTP-waarde
h)	Massa in rijklare toestand BASISVOERTUIG
	Massa in rijklare toestand VOLTOOID VOERTUIG/COMPLEET VOERTUIG
i) ⁽⁴⁾	Technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand

j)	Wielbasis
	Spoorbreedte gestuurde as (as 1)
	Spoorbreedte andere as (as 2)
k)	Brandstoftype
	Brandstofmodus
l)	Cilinderinhoud (cm ³)
m)	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)
n)	Code van de eco-innovatie(s)
	Totale NEDC-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s) tot en met 31 december 2020
	Totale WLTP-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s)
o)	Voertuigidentificatienummer
p)	WLTP-testmassa
q)	Afwijkingsfactor De (indien beschikbaar)
	Verificatiefactor (indien beschikbaar)
r)	Identificatienummer van de voertuigfamilie
s)	Elektrische actieradius, indien van toepassing
Bijlage I, punt 2.17.2, bij Richtlijn 2007/46/EG ²⁹	Standaard toegevoegde massa (waar van toepassing in het geval van meerasen voertuigen)

²⁹ In het geval van meerasen voertuigen mogen de massa in rijklare toestand en de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het basisvoertuig worden vervangen door de standaard toegevoegde massa als gespecificeerd in de typegoedkeuringsinformatie overeenkomstig bijlage I, punt 2.17.2 bij Richtlijn 2007/46/EG.

Noten:

- (1) Indien bij meerfasenvoertuigen de gegevens niet voor het basisvoertuig kunnen worden verstrekt, moet de lidstaat ten minste de in dit formaat gespecificeerde gegevens voor het voltooide voertuig verstrekken.
- (2) In het geval van nationale goedkeuringen van kleine series (national small series approvals — NSS) of individuele goedkeuringen (individual approvals — IVA), moet de naam van de fabrikant worden verstrekt in de kolom "Naam van de fabrikant volgens register van de lidstaat" en moet in de kolom "Naam fabrikant volgens EU-standaardaanduiding" een van de volgende vermeldingen worden opgenomen: "AA-NSS" of "AA-IVA", naargelang het geval.
- (3) Vermeld in het geval van meerfasenvoertuigen de fabrikant van het (incomplete/complete) basisvoertuig. Als de fabrikant van het basisvoertuig niet bekend is, vermeld dan alleen de fabrikant van het voltooide voertuig.
- (4) Vermeld in het geval van meerfasenvoertuigen de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het basisvoertuig.
- (5) In het geval van meerfasenvoertuigen mogen de massa in rijklare toestand en de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het basisvoertuig worden vervangen door de standaard toegevoegde massa als gespecificeerd in de typegoedkeuringsinformatie overeenkomstig bijlage I, punt 2.17.2 bij Richtlijn 2007/46/EG.

BIJLAGE IV

Ingetrokken verordeningen met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan

Verordening (EU) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1)
Verordening (EU) nr. 397/2013 van de Commissie	(PB L 120 van 1.5.2013, blz. 4)
Verordening (EU) nr. 333/2014 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 103 van 5.4.2014, blz. 15)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/6 van de Commissie	(PB L 3 van 7.1.2015, blz. 1)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1502 van de Commissie	(PB L 221 van 26.8.2017, blz. 4)
Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1)
Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 205/2012 van de Commissie	(PB L 72 van 10.3.2012, blz. 2)
Verordening (EU) nr. 253/2014 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 84 van 20.3.2014, blz. 38)
Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 404/2014 van de Commissie	(PB L 121 van 24.4.2014, blz. 1)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/748 van de Commissie	(PB L 113 van 29.4.2017, blz. 9)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1499 van de Commissie	(PB L 219 van 25.8.2017, blz. 1)

BIJLAGE V

CONCORDANTIETABEL

Verordening (EG) nr. 443/2009	Verordening (EU) nr. 510/2011	Deze verordening
Artikel 1, eerste alinea	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1
Artikel 1, tweede alinea	Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 1, derde alinea	–	Artikel 1, lid 3
–	–	Artikel 1, lid 4
Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1
Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2
Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 3
Artikel 2, lid 4	Artikel 2, lid 4	Artikel 2, lid 4
Artikel 3, lid 1, inleidende formule	Artikel 3, lid 1, inleidende formule	Artikel 3, lid 1, inleidende formule
Artikel 3, lid 1, onder a) en b)	Artikel 3, lid 1, onder a) en b)	Artikel 3, lid 1, onder a) en b)
–	Artikel 3, lid 1, onder c), d) en e)	Artikel 3, lid 1, onder c), d) en e)
Artikel 3, lid 1, onder c) en d)	Artikel 3, lid 1, onder f) en g)	Artikel 3, lid 1, onder f) en g)
Artikel 3, lid 1, onder e)	Artikel 3, lid 1, onder j)	–
Artikel 3, lid 1, onder f) en g)	Artikel 3, lid 1, onder h) en i)	Artikel 3, lid 1, onder h) en i)
–	–	Artikel 3, lid 1, onder j), k) en l)
Artikel 3, lid 1, onder k)	–	–
Artikel 3, lid 2	Artikel 3, lid 2	Artikel 3, lid 2
Artikel 4, lid 1	–	–

–	–	Artikel 4, lid 1, inleidende formule
–	–	Artikel 4, lid 1, onder a)
–	Artikel 4, eerste alinea	Artikel 4, lid 1, onder b)
–	–	Artikel 4, lid 1, onder c)
–	Artikel 4, tweede alinea	Artikel 4, lid 2
Artikel 4, tweede alinea	Artikel 4, derde alinea	Artikel 4, lid 3
Artikel 5	Artikel 5	–
Artikel 5 bis	–	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	–
Artikel 7, lid 1	Artikel 7, lid 1	Artikel 6, lid 1
Artikel 7, lid 2, onder a), b) en c)	Artikel 7, lid 2, onder a), b) en c)	Artikel 6, lid 2, onder a), b) en c)
–	–	Artikel 6, lid 2, onder d)
Artikel 7, lid 3	Artikel 7, lid 3	Artikel 6, lid 3
Artikel 7, lid 4	Artikel 7, lid 4	Artikel 6, lid 4
Artikel 7, lid 5	Artikel 7, lid 5	Artikel 6, lid 5
Artikel 7, lid 6	Artikel 7, lid 6	Artikel 6, lid 6
Artikel 7, lid 7	Artikel 7, lid 7	Artikel 6, lid 7
Artikel 8, lid 1	Artikel 8, lid 1	Artikel 7, lid 1
Artikel 8, lid 2	Artikel 8, lid 2	Artikel 7, lid 2
Artikel 8, lid 3	Artikel 8, lid 3	Artikel 7, lid 3
Artikel 8, lid 4, eerste en tweede alinea	Artikel 8, lid 4, eerste en tweede alinea	Artikel 7, lid 4, eerste en tweede alinea

Artikel 8, lid 4, derde alinea	–	Artikel 7, lid 4, derde alinea
Artikel 8, lid 5, eerste alinea	Artikel 8, lid 5	Artikel 7, lid 5, eerste alinea
Artikel 8, lid 5, tweede alinea	Artikel 8, lid 6	–
Artikel 8, lid 6	Artikel 8, lid 7	–
Artikel 8, lid 7	–	Artikel 7, lid 6, eerste alinea
–	–	Artikel 7, lid 6, tweede alinea
–	Artikel 8, lid 8	–
Artikel 8, lid 8	–	–
Artikel 8, lid 9	Artikel 8, lid 9	Artikel 7, lid 7
–	–	Artikel 7, lid 8
–	Artikel 8, lid 10	Artikel 7, lid 9
Artikel 9, lid 1	Artikel 9, lid 1	Artikel 8, lid 1
Artikel 9, lid 2, eerste alinea, inleidende formule	Artikel 9, lid 2, eerste alinea, inleidende formule	Artikel 8, lid 2
Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder a)	Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder a)	–
Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder b)	Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder b)	Artikel 8, lid 2
Artikel 9, lid 2, tweede alinea	Artikel 9, lid 2, tweede alinea	Artikel 8, lid 2, tweede alinea
Artikel 9, lid 3	Artikel 9, lid 3	Artikel 8, lid 3
Artikel 9, lid 4	Artikel 9, lid 4	Artikel 8, lid 4
Artikel 10, lid 1, inleidende formule	Artikel 10, lid 1, inleidende formule	Artikel 9, lid 1, inleidende formule

Artikel 10, lid 1, onder a), b), c), d) en e)	Artikel 10, lid 1, onder a), b), c), d) en e)	Artikel 9, lid 1, onder a), b), c), d) en e)
–	–	Artikel 9, lid 1, onder f)
Artikel 10, lid 2	Artikel 10, lid 2	Artikel 9, lid 2
Artikel 11, lid 1	Artikel 11, lid 1	Artikel 10, lid 1
Artikel 11, lid 2	Artikel 11, lid 2	Artikel 10, lid 2
Artikel 11, lid 3	Artikel 11, lid 3	Artikel 10, lid 3
Artikel 11, lid 4, eerste alinea	–	Artikel 10, lid 4, eerste alinea
Artikel 11, lid 4, tweede alinea, inleidende formule	–	Artikel 10, lid 4, tweede alinea, inleidende formule
Artikel 11, lid 4, tweede alinea, onder a)	–	Artikel 10, lid 4, tweede alinea, onder a)
Artikel 11, lid 4, tweede alinea, onder b)	–	–
Artikel 11, lid 4, tweede alinea, onder c)	–	Artikel 10, lid 4, tweede alinea, onder b)
Artikel 11, lid 4, derde en vierde alinea	–	Artikel 10, lid 4, derde en vierde alinea
Artikel 11, lid 5	Artikel 11, lid 4	Artikel 10, lid 5
Artikel 11, lid 6	Artikel 11, lid 5	Artikel 10, lid 6
Artikel 11, lid 7	Artikel 11, lid 6	Artikel 10, lid 7
Artikel 11, lid 8	Artikel 11, lid 7	Artikel 10, lid 8
Artikel 11, lid 9	Artikel 11, lid 8	Artikel 10, lid 9
Artikel 12, lid 1, eerste alinea	Artikel 12, lid 1, eerste alinea	Artikel 11, lid 1, eerste alinea
Artikel 12, lid 1, tweede alinea	–	Artikel 11, lid 1, tweede alinea

Artikel 12, lid 1, derde alinea	Artikel 12, lid 1, tweede alinea	Artikel 11, lid 1, derde alinea
–	–	Artikel 11, lid 1, vierde alinea
Artikel 12, lid 2	Artikel 12, lid 2	Artikel 11, lid 2
Artikel 12, lid 3	Artikel 12, lid 3	Artikel 11, lid 3
Artikel 12, lid 4	Artikel 12, lid 4	Artikel 11, lid 4
–	–	Artikel 12, lid 1
–	–	Artikel 12, lid 2
–	–	Artikel 12, lid 3
Artikel 13, lid 1	–	–
–	–	Artikel 13, titel
–	–	Artikel 13, lid 1, eerste alinea, inleidende formule
Artikel 13, lid 2, eerste alinea	–	Artikel 13, lid 1, onder a)
–	Artikel 13, lid 2	Artikel 13, lid 1, onder b)
		Artikel 13, lid 1, onder c) en d)
Artikel 13, lid 2, tweede alinea	–	–
Artikel 13, lid 2, derde alinea	–	Artikel 13, lid 2
–	Artikel 13, lid 1	Artikel 14, lid 1
–	Artikel 13, lid 4	–
–	Artikel 13, lid 5	–
Artikel 13, lid 3	Artikel 13, lid 6	Artikel 14, lid 2
Artikel 13, lid 4	–	–
Artikel 13, lid 5	–	–

Artikel 13, lid 6	Artikel 13, lid 3	–
Artikel 13, lid 7	–	Artikel 14, lid 3
Artikel 14, lid 1	Artikel 14, lid 1	Artikel 15, lid 1
Artikel 14, lid 2	Artikel 14, lid 2	Artikel 15, lid 2
Artikel 14, lid 3	Artikel 14, lid 3	Artikel 15, lid 3
Artikel 14 bis, lid 1	Artikel 15, lid 3	Artikel 16, lid 1
Artikel 14 bis, lid 2	Artikel 15, lid 1	Artikel 16, lid 2
Artikel 14 bis, lid 3	Artikel 16	Artikel 16, lid 3
Artikel 14 bis, lid 4	Artikel 15, lid 2	–
Artikel 14 bis, lid 5	Artikel 17	–
–	–	Artikel 17
Artikel 15	–	Artikel 17
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 18
Bijlage I	–	Bijlage I, deel A
–	Bijlage I	Bijlage I, deel B
Bijlage II, deel A	–	Bijlage II, deel A
Bijlage II, deel B	–	–
Bijlage II, deel C	–	Bijlage II, deel B
–	Bijlage II	Bijlage III
–	–	Bijlage IV
–	–	Bijlage V