



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 10 november 2017
(OR. en)

14217/17

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

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

BEGELEIDENDE NOTA

van: de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur,
namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie

ingekomen: 9 november 2017

aan: de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN,
secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

Nr. Comdoc.: COM(2017) 676 final

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 CO₂-emissies van lichte
voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007
(herschikking)

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2017) 676 final.

Bijlage: COM(2017) 676 final



Brussel, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

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)**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

De automobielsector is voor de EU bijzonder belangrijk en biedt werkgelegenheid aan meer dan 12 miljoen mensen in de productie, de verkoop, het onderhoud en het vervoer. De auto-industrie van de EU als onderdeel van de wereldwijde automobielsector wordt momenteel met fundamentele veranderingen geconfronteerd. Digitalisering en automatisering veranderen traditionele productieprocessen. Innovatie in elektrische aandrijflijnen, zelfrijdende auto's en verbonden voertuigen zijn grote uitdagingen die tot fundamentele veranderingen van de sector kunnen leiden. Bovendien is het aandeel van automarkt in de Unie in de wereldwijde autoverkoop in de afgelopen tien jaar van ongeveer een derde naar circa 20 % gedaald, wat de druk op de bedrijfstak in de EU heeft vergroot om nieuwe markten aan te boren.

Naar aanleiding van de Overeenkomst van Parijs¹ heeft de wereld zich ertoe verbonden de weg van een koolstofarme economie in te slaan. Veel landen voeren momenteel beleidsmaatregelen uit op het gebied van koolstofarm vervoer, waaronder voertuignormen, vaak in combinatie met maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Tot nu toe zijn in Europa de geldende normen voor de vermindering van CO₂-emissies van auto's en bestelwagens een fundamenteel instrument gebleken om innovatie en investeringen in koolstofarme technologieën te realiseren. Maar op dit moment, nu er geen strengere normen voor de periode na 2020 zijn, loopt de EU het risico het technologische leiderschap te verliezen, met name wat betreft emissiearme en emissievrije voertuigen, een gebied waarop de VS, Japan, Zuid-Korea en China zeer snel vooruitgang boeken.

Onlangs heeft China voor autofabrikanten met ingang van 2019 verplichte quota voor emissiearme en emissievrije voertuigen ingevoerd. In de VS hebben Californië en negen andere staten met succes een regelgevend instrument vastgesteld om het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen te bevorderen. Het strategische belang van emissiearme en emissievrije voertuigen voor autofabrikanten wordt geschraagd door talrijke recente aankondigingen dat het aandeel van elektrische aandrijflijnen in hun wereldwijde verkoop in de komende jaren aanzienlijk zal stijgen. De automobielsector van de EU moet in deze nieuwe technologieën een wereldleider worden, net als nu al het geval is voor conventionele autotechnologieën.

Binnen het huidige regelgevingskader lopen consumenten in de EU mogelijke brandstofbesparing mis. Uit de evaluatie van de huidige CO₂-verordeningen blijkt dat de brandstofbesparing als gevolg van de CO₂-normen de extra aanschafkosten ruimschoots heeft gecompenseerd, maar dat de brandstofkostenbesparing over de gehele levensduur lager is dan verwacht, voornamelijk omdat de emissieprestaties tijdens de testcyclus en in werkelijkheid steeds verder uiteenlopen. Als het verschil in emissies wordt verkleind en technologieën die in werkelijke omstandigheden brandstofbesparing opleveren, in nieuwe voertuigen worden ingebouwd, zou dit de consument nog meer ten goede komen.

In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit² van de Commissie, die in juli 2016 is bekendgemaakt, wordt het doel gesteld dat tegen 2050 de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager moeten zijn dan in 1990 en duidelijk op weg naar nul moeten zijn. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het vervoer moet onverwijld drastisch worden

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

verlaagd. Uit de strategie is bovendien gebleken dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen moet worden geïntensiveerd om tegen 2030 een aanzienlijk marktaandeel te verwerven en de EU stevig op het langetermijntraject naar emissievrij vervoer te zetten.

De strategie is in een eerste fase ten uitvoer gelegd door de mededeling "Europa in beweging — Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"³ van mei 2017. Hierin wordt duidelijk gemaakt dat de EU ernaar streeft dat in Europa de beste koolstofarme, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteitsoplossingen, apparatuur en voertuigen worden ontwikkeld, geproduceerd en aangeboden en dat de EU ter ondersteuning daarvan over de modernste infrastructuur beschikt. In de mededeling wordt benadrukt dat de EU het voortouw moet nemen om de huidige veranderingen in de automobielsector wereldwijd vorm te geven, uitgaande van de belangrijke vooruitgang die al is geboekt.

De huidige CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens tot en met 2020/2021 hebben ertoe bijgedragen dat de CO₂-emissies van lichte voertuigen aanzienlijk zijn verminderd⁴. Met het huidige beleid wordt niet verwacht dat de broeikasgasemissies voldoende zullen afnemen om de EU-reductiedoelstelling tegen 2030 van ten minste 40 % ten opzichte van 1990 te bereiken. In 2015 was het wegvervoer verantwoordelijk voor 22 % van de EU-broeikasgasemissies, een aandeel dat sinds 1990 gestaag stijgt. Auto's en bestelwagens namen in 2015 73 % van de broeikasgasemissies van het wegvervoer voor hun rekening.

Hoewel de vervoersector de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de EU in de afgelopen tientallen jaren aanzienlijk heeft verminderd, blijft deze sector de grootste bron van NO_x-emissies. Emissievrije voertuigen dragen niet alleen bij tot de vermindering van CO₂-emissies door het wegvervoer, maar leveren ook voordelen op omdat deze vorm van vervoer geen luchtverontreinigende stoffen uitstoot.

In dit voorstel worden kostenefficiënte CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe lichte voertuigen tot en met 2030 vastgesteld in combinatie met een specifiek stimuleringsmechanisme om het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen te vergroten. Hiermee wordt gewaarborgd dat de automobiellindustrie van de EU het technologisch leiderschap behoudt, waardoor het concurrentievermogen wordt versterkt en de werkgelegenheid wordt gestimuleerd. Hiermee worden ook de brandstofverbruikskosten voor consumenten verlaagd. Tegelijkertijd draagt het voorstel bij om aan de verplichtingen van de EU in het kader van de Overeenkomst van Parijs te voldoen. Het stimuleringsmechanisme om het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen te vergroten zal met name bijdragen tot de vermindering van luchtverontreinigende stoffen en vervolgens de luchtkwaliteit verbeteren, wat voordelen voor de volksgezondheid oplevert. Het is een aanvulling op de huidige inspanningen om luchtkwaliteitsproblemen op stedelijk, regionaal en nationaal niveau aan te pakken.

Meer in het bijzonder is dit voorstel een duidelijk signaal en biedt het voorspelbaarheid zodat de bedrijfstak kan investeren, stimuleert het de werkgelegenheid en bevordert het innovatie en het concurrentievermogen. Daarnaast zal het de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen en de ontwikkeling van brandstofefficiënte technologieën in de EU versnellen en aldus de basis leggen om het succes van de automobiellindustrie van de EU op de wereldmarkten te bestendigen. Ondersteund door de nodige flankerende maatregelen op EU-

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, beschikbaar op: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

en nationaal niveau zullen naar verwachting investeringen in oplaadinfrastructuur plaatsvinden.

Nieuwe specifieke governancemechanismen zullen waarborgen dat CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden representatief blijven voor de waarden die consumenten op de weg ervaren. Met het voorstel wordt tevens gewaarborgd dat de inspanningen eerlijk onder de fabrikanten worden verdeeld.

Dit voorstel maakt deel uit van een breder mobiliteitspakket met onder meer maatregelen aan de vraagzijde die de maatregelen aan de aanbodzijde van dit voorstel ondersteunen. Het doel van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen is om de markt voor schone, energiezuinige voertuigen te stimuleren. De voorgestelde wijziging waarborgt dat de richtlijn betrekking heeft op alle relevante aanbestedingspraktijken, dat de markt duidelijke signalen voor de lange termijn krijgt en dat de bepalingen van de richtlijn worden vereenvoudigd en doeltreffend te gebruiken zijn. Het voorstel moet leiden tot een grotere bijdrage van de vervoersector tot de vermindering van de emissies van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen en tot het concurrentievermogen en de groei van de sector.

De richtlijn over infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gaat over de vaststelling van gemeenschappelijke normen op de interne markt, eisen voor een passende minimale infrastructuur, die in nationale beleidskaders moet worden ontwikkeld, en voorlichting aan de consument over de compatibiliteit van brandstoffen en voertuigen. In het actieplan voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden een aantal aanbevelingen gedaan om de uitvoering van de nationale beleidskaders uit hoofde van de richtlijn te versterken en de planning en financiering van een interoperabele brandstofinfrastructuur te verbeteren.

Een batterij-initiatief zal helpen om in de EU een volledige waardeketen voor de ontwikkeling en productie van batterijen op te zetten.

Bovendien is de Commissie van plan om in de eerste helft van 2018 doelstellingen voor de vermindering van de CO₂-emissies van nieuwe zware voertuigen ter tafel te brengen.

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

Dit voorstel draagt bij tot de doelstelling van de kaderstrategie voor een energie-unie⁵ om de overgang naar een koolstofarme, energiezekere en concurrerende economie te realiseren. Het draagt bij tot het behalen van de doelstellingen van het EU-kader voor het klimaat- en energiebeleid voor 2030, waarin doelstellingen van een vermindering van ten minste 40 % van de broeikasgasemissies in de EU ten opzichte van de niveaus in 1990 zijn opgenomen. De broeikasgasemissievermindering in de niet-ETS-sectoren, waaronder het wegvervoer, moeten tegen 2030 ten minste 30 % ten opzicht van 2005 bedragen. In het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen⁶ die de niet-ETS-sectoren betreft, heeft de Commissie voor de lidstaten broeikasgasemissiereductiedoelstellingen voor 2030 voorgesteld. CO₂-normen voor lichte voertuigen voor de periode na 2020 zullen de lidstaten helpen die doelstellingen te bereiken.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Voorstel voor een Verordening betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 voor een veerkrachtige energie-unie en om aan de verbintenissen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering, COM(2016) 482 final.

Bovendien draagt de regeling voor de emissiehandel (ETS) als hoeksteen van het klimaatbeleid van de EU ertoe bij om de energiesector koolstofvrij te maken, die in het wegvervoer een steeds grotere rol zal spelen gezien het grotere aandeel aan elektrische voertuigen.

KP7 en Horizon 2020 hebben voor een totale financiering van meer dan 1,5 miljard EUR gezorgd om het onderzoek naar en de ontwikkeling van batterijen, alternatieve brandstoffen en alle aspecten van de elektrificatie van voertuigen te ondersteunen.

In het voorstel van de Commissie uit 2016 voor een herziene richtlijn hernieuwbare energie⁷ wordt beoogd de broeikasgasemissies van brandstoffen te verminderen via de invoering van een verplichting op EU-niveau voor brandstofleveranciers om tegen 2030 een minimumaandeel van 6,8 % aan emissiearme en hernieuwbare brandstoffen, waaronder hernieuwbare elektriciteit en geavanceerde biobrandstoffen, te leveren.

In de voorgestelde herziening van de Eurovignet-richtlijn zijn op emissieprestaties gebaseerde heffingen voorzien die het mogelijk maken de meest milieuvriendelijke voertuigen te belonen en de vernieuwing van het wagenpark te stimuleren⁸.

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

Zoals benadrukt in de onlangs vastgestelde hernieuwde strategie voor het industriebeleid⁹ is een moderne en concurrerende automobielsector zeer belangrijk voor de EU-economie. Als de sector echter het technologisch leiderschap wil behouden en het op wereldmarkten goed wil doen, moet de overgang naar duurzamere technologieën en nieuwe bedrijfsmodellen worden versneld. Alleen op die manier kan Europa er voor 2030 en daarna voor zorgen dat zij over de meest concurrerende, innovatieve en duurzame bedrijfstak beschikt.

Daarnaast is de automobielsector een van de sectoren waarop het in mei 2016 gelanceerde initiatief van de Commissie van de blauwdruk voor sectorale samenwerking op het gebied van vaardigheden¹⁰ zich richt. Dit initiatief biedt de mogelijkheid bij projectaanvragen de voornaamste sociale partners bijeen te brengen om vast te stellen wat de uitdagingen betreffende kwalificaties en vaardigheden zijn in combinatie met de uitvoering van strategieën op maat op nationaal of regionaal niveau om deze uitdagingen aan te pakken.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 VWEU. Overeenkomstig artikel 191 en artikel 192, lid 1, VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

⁷ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking), COM(2016) 767 final.

⁸ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

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

Sinds 2009 en 2011 zijn er op EU-niveau CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens van kracht waarbij doelstellingen tot en met respectievelijk 2020 en 2021 zijn vastgesteld. Zonder verder EU-optreden op dit gebied wordt er naar alle waarschijnlijkheid nauwelijks extra CO₂-vermindering door nieuwe lichte voertuigen gerealiseerd, zoals in de EU in de periode 1995-2006 voor auto's is gebleken. Gezien de voortdurende vernieuwing van het bestaande wagenpark door nieuwe auto's en bestelwagens die aan de CO₂-normen voor 2020/2021 voldoen, mag na 2021 nog enige emissievermindering worden verwacht. Maar met de naar verwachting verder stijgende activiteit van het vervoer zal de totale CO₂-vermindering niet voldoende zijn om de doelstelling van de broeikasgasemissievermindering voor 2030 en de verplichtingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te realiseren.

Zowel gezien de grensoverschrijdende gevolgen van klimaatverandering als gezien de noodzaak om eengemaakte markten voor voertuigen te beschermen, is EU-optreden gerechtvaardigd. Zonder optreden op EU-niveau bestaat er een risico dat er een hele reeks nationale regelingen komt om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te verminderen. Mocht dat zich voordoen, dan leidt dat tot verschillende streefniveaus en ontwerpparameters waarvoor een hele reeks technologische opties en voertuigconfiguraties nodig is, waardoor schaalvoordelen worden verkleind. Uitsluitend nationale en lokale initiatieven zijn naar alle waarschijnlijkheid minder doeltreffend aangezien zij het gevaar van gebrek aan samenhang met zich brengen, waardoor de interne markt wordt gefragmenteerd.

Aangezien fabrikanten op de voertuigmarkten van verschillende lidstaten verschillende aandelen hebben, zouden zij daardoor verschillend worden geraakt door uiteenlopende nationale wetgeving die tot concurrentievervalsingen kan leiden. Vanwege de fragmentering van de Europese markt zou dat voor fabrikanten nalevingskosten opleveren en de stimulans om brandstofefficiënte auto's en bestelwagens te ontwerpen, verzwakken.

De extra kosten die uit het ontbreken van gezamenlijke normen en gezamenlijke technische oplossingen zouden voortvloeien, zouden voor rekening komen van zowel leveranciers van onderdelen als voertuigfabrikanten. Uiteindelijk zouden die kosten echter worden doorberekend aan de consument die zonder gecoördineerd EU-optreden voor hetzelfde niveau van broeikasgasvermindering met hogere kosten zou worden geconfronteerd.

- **Evenredigheid**

Dit voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel omdat het niet verder gaat dan nodig is om de gestelde doelstellingen te verwezenlijken. In het voorstel worden op kosteneffectieve wijze nieuwe normen vastgesteld om de vereiste CO₂-emissievermindering door auto's en bestelwagens te realiseren overeenkomstig het EU-kader voor het klimaat- en energiebeleid voor 2030 en wordt tegelijkertijd een eerlijke verdeling van de inspanningen onder fabrikanten gewaarborgd.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien dit voorstel een herschikking van twee bestaande verordeningen betreft, is een verordening het enige geschikte instrument.

In dit geval maakt de herschikkingstechniek het mogelijk twee grotendeels gelijke, eerdere verordeningen in één enkele wettekst samen te voegen, waarin de gewenste wijzigingen worden aangebracht, die wijzigingen met de onveranderde bepalingen van de eerdere handelingen worden gecodificeerd en die eerdere handelingen worden ingetrokken. De

voorgestelde herschikte verordening sluit aan bij de verbintenis van de Commissie op grond van het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven¹¹.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

Als onderdeel van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit) is een uitvoerige evaluatie van de bestaande verordeningen uitgevoerd. Deze is in april 2015 afgerond en het eindverslag van de consultants is bekendgemaakt¹².

In het evaluatieverslag zijn de verordeningen beoordeeld in het licht van de doelstellingen van de oorspronkelijke wetgeving. Hierin werd geconcludeerd dat de verordeningen nog steeds relevant zijn, in grote lijnen samenhangend zijn en aanzienlijke emissiebesparingen hebben gegenereerd, waarbij zij kosteneffectiever waren dan oorspronkelijk voor het behalen van de doelstellingen werd verwacht. De verordeningen hebben tevens een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de EU gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt.

De belangrijkste conclusies van de evaluatie waren:

- De verordeningen zijn nog steeds steekhoudend en blijven dat ook na 2020.
- De verordeningen zijn er beter in geslaagd CO₂-emissies te verminderen dan eerdere vrijwillige overeenkomsten met de bedrijfstak.
- De verordening betreffende de CO₂-emissies van personenauto's is naar alle waarschijnlijkheid na de invoering ervan goed geweest voor 65-85 % van de vermindering aan uitlaatemissies. Voor lichte bedrijfsvoertuigen heeft de verordening een grote rol gespeeld bij het versnellen van de emissieverminderingen.
- De gevolgen voor het concurrentievermogen en innovatie lijken over het algemeen positief zonder te wijzen op verstoring van de concurrentie.
- In het evaluatieverslag worden de volgende zwakke punten benadrukt:
 - De NEDC-testcyclus geeft de werkelijke emissies niet adequaat weer en het verschil tussen prestaties tijdens de testcyclus en in werkelijkheid wordt steeds groter, wat de voordelen van de verordeningen heeft verkleind.
 - De verordeningen hebben geen betrekking op emissies van de productie van brandstoffen of van de productie en verwijdering van voertuigen.
 - Sommige elementen in het ontwerp (modaliteiten) van de verordeningen zijn waarschijnlijk van invloed geweest op de doeltreffendheid ervan. Met name het gebruik van massa als de nutsparameter is in het nadeel van massaverlaging als optie ter vermindering van emissies.
- De verordeningen hebben de maatschappij netto economische voordelen opgeleverd.

¹¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

¹² Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, beschikbaar op: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- De kosten voor fabrikanten zijn veel lager uitgevallen dan oorspronkelijk verwacht, aangezien emissieverminderingstechnologieën in het algemeen minder duur bleken te zijn dan verwacht.
- De brandstofkostenbesparing over de gehele levensduur is groter dan de productiekosten vooraf, maar lager dan verwacht, voornamelijk omdat de emissieprestaties tijdens de testcyclus en in werkelijkheid steeds verder uiteenlopen.
- De verordeningen zijn grotendeels intern samenhangend en komen met elkaar overeen.
- Modaliteiten die de verordeningen zwakker kunnen maken, zij het met beperkte gevolgen, zijn de afwijking voor nichefabrikanten, superkredieten en de overgangperiode (auto's).
- De harmonisering van de markt is het meest cruciale aspect van de toegevoegde waarde van de EU en het is onwaarschijnlijk dat ongecoördineerd optreden net zo doeltreffend zou zijn geweest. De verordeningen zorgen voor gemeenschappelijke voorschriften, waardoor de kosten voor fabrikanten tot een minimum worden beperkt, en bieden zekerheid op het gebied van de regelgeving.
- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft op de volgende wijzen om feedback van belanghebbenden verzocht:

- een online openbare raadpleging tussen 20 juli en 28 oktober 2016;
- een workshop voor belanghebbenden (24 maart 2017) om de resultaten van de openbare raadpleging te presenteren;
- een workshop voor belanghebbenden over banen en vaardigheden (26 juni 2017);
- bijeenkomsten met relevante brancheorganisaties die autofabrikanten, leveranciers van onderdelen en materialen en brandstofleveranciers vertegenwoordigen;
- bilaterale bijeenkomsten met instanties van de lidstaten, voertuigfabrikanten, leveranciers, sociale partners en ngo's;
- door belanghebbenden of lidstaten ingediende stellingnames.

Bijlage 2 bij de effectbeoordeling bij dit voorstel bevat een samenvatting van de raadpleging van belanghebbenden.

De belangrijkste resultaten van de raadplegingen van belanghebbenden kunnen als volgt worden samengevat. Wat de niveaus van de doelstellingen betreft, zijn fabrikanten van auto's en bestelwagens over het algemeen voorstander van minder ambitieuze doelstellingen voor 2030 dan ngo's die zich met milieu en vervoer bezighouden, alsmede consumentenorganisaties, die zowel voor 2025 als voor 2030 ambitieuzere doelstellingen voor ogen hebben. Wat de verdeling van de inspanningen betreft, zijn fabrikanten voorstander van een op massa gebaseerde curve van de grenswaarde, terwijl ngo's die zich met milieu en vervoer bezighouden, alsmede consumentenorganisaties de voetafdruk als nutsparameter de voorkeur geven. Hoewel de automobieliindustrie overwegend tegen een verplichting tot emissiearme en emissievrije voertuigen is, vragen batterij- en elektriciteitsproducenten, investeerders in infrastructuur, vele Europese steden met luchtkwaliteitsproblemen, alsmede de meeste ngo's op het gebied van milieu en vervoer juist om een dergelijke benadering. De consumentenorganisaties nemen een neutrale positie in, wat betreft stimuleringsmaatregelen voor emissiearme en emissievrije voertuigen.

- **Bijebrengen en gebruik van expertise**

In de effectbeoordeling wordt gebruikgemaakt van bewijsmateriaal uit de evaluatie van de bestaande verordeningen¹³.

Voor de kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieugevolgen is het effectbeoordelingsverslag gebaseerd op een speciale reeks kostencurves die betrekking hebben op een breed scala aan geavanceerde technologieën om CO₂-emissies van auto's en bestelwagens te verminderen, en een reeks modellen. Met het PRIMES-TREMOVE-model is een reeks scenario's ontwikkeld waarin de ontwikkeling van het wegvervoer wordt geprojecteerd. Deze analyse is aangevuld door andere modelleringsinstrumenten toe te passen, zoals GEM-E3 en E3ME (voor de macro-economisch gevolgen) en het DIONE-model van het JRC, met nieuw ontwikkelde elementen om de gevolgen op het niveau van de (categorie van de) fabrikant te beoordelen.

Gegevens over broeikasgasemissies en andere kernmerken van het nieuwe wagenpark van lichte voertuigen zijn afkomstig uit de jaarlijkse monitoringgegevens die de lidstaten indienen en het Europees Milieuagentschap (EEA) verzamelt uit hoofde van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 over CO₂-emissies van lichte voertuigen.

Naast de raadplegingen van belanghebbenden is meer informatie verzameld via in opdracht extern uitgevoerde ondersteunende studies, met name over de volgende onderwerpen:

- de beschikbare technologieën die in de desbetreffende periode kunnen worden ingezet om de CO₂-emissies van nieuwe lichte voertuigen te verminderen, alsmede de doeltreffendheid en kosten daarvan;
- elementen die gevolgen kunnen hebben voor het concurrentievermogen van de bedrijfstak en de werkgelegenheid;
- het steeds groter wordende verschil in emissies tijdens tests en in werkelijkheid en de factoren die daartoe bijdragen;
- de gevolgen van verschillen in de benaderingswijze van de regelgeving, regelgevingsmaatstaven en mogelijke ontwerpelementen (modaliteiten);
- gevolgen voor emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen.

Bijlage 1 bij de effectbeoordeling bij dit voorstel bevat een lijst van de studies.

- **Effectbeoordeling**

De effectbeoordeling bij dit voorstel is opgesteld en ontwikkeld overeenkomstig de toepasselijke richtsnoeren voor betere regelgeving, en de Raad voor regelgevingstoetsing heeft op 13 oktober 2017 een positief advies met voorbehoud uitgebracht.

De door die Raad aanbevolen verbeteringen zijn in de definitieve versie opgenomen. Het betreft de volgende punten: 1) beschrijving van het verband met andere EU-beleidsinitiatieven, met name de door de Commissie gepresenteerde bredere mobiliteitspakketten; 2) toelichting bij de belangrijkste knelpunten die de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen belemmeren en hoe de voorgestelde verordening ertoe kan bijdragen die aan te pakken; 3) verduidelijking van de uitdaging op het gebied van het concurrentievermogen van de bedrijfstak van de EU, met name wat betreft het risico het technologisch leiderschap te verliezen en hoe de voorgestelde verordening dat kan aanpakken;

¹³ Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, beschikbaar op: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

4) vaststelling van de belangrijkste afwegingen voor het politieke besluit; 5) beoordeling van de regeldruk en mogelijkheden voor vereenvoudiging.

Beleidsopties

De beleidsopties die in de effectbeoordeling aan de orde komen, zijn in vijf belangrijke elementen ingedeeld waarin de vastgestelde problemen moeten worden opgelost en de beleidsdoelstellingen moeten worden verwezenlijkt.

1) Doelstellingen (niveau, timing en maatstaf)

Voor de periode tot en met 2030 zijn verschillende doelstellingsniveaus beoordeeld, uiteenlopend van 10 tot 40 % vermindering in 2030 ten opzichte van de doelstelling voor 2021 voor het EU-wagenpark van auto's en de doelstelling voor 2020 voor bestelwagens. Er zijn ook twee opties beoordeeld die de door het Europees Parlement aangegeven doelstellingsniveaus weergeven en die de Commissie tijdens de onderhandeling in 2014 had toegezegd te zullen beoordelen.

Wat de timing van de doelstellingen betreft, zijn de opties overwogen alleen een doelstelling voor 2030 vast te stellen, doelstellingen voor 2025 en 2030 vast te stellen, alsmede jaarlijkse doelstellingen voor de jaren 2022-2030 vast te stellen. Wat de maatstaf voor het uitdrukken van de doelstelling betreft, zijn de volgende opties overwogen: de huidige op uitlaatemissies gebaseerde benadering ("tank to wheel") en alternatieve opties ("well to wheel", "embedded emissions", "mileage weighting").

De voorkeursoptie voor de doelstellingsniveaus is om nieuwe voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor CO₂-emissies vast te stellen op een niveau gelijk aan een vermindering van 30 % in 2030 ten opzichte van de doelstellingen voor 2021 voor zowel auto's als bestelwagens.

De voorkeursoptie voor de maatstaf voor de emissiedoelstelling is om de "tank to wheel"-benadering te handhaven met doelstellingen uitgedrukt in g CO₂/km voor het naar de verkoop gewogen gemiddelde van het wagenpark, omdat deze benadering volledig overeenstemt met andere beleidsinstrumenten en wijziging van de maatstaf geen grote voordelen zou hebben opgeleverd. De voorkeursoptie voor de timing van de doelstellingen is om voor auto's en bestelwagens nieuwe CO₂-doelstellingen vast te stellen die vanaf 2025 van toepassing zijn, en vanaf 2030 strengere doelstellingen toe te passen om te waarborgen dat de vereiste cumulatieve CO₂-emissieverminderingen tegen 2030 zijn gerealiseerd om ertoe bij te dragen de doelstellingen van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen te behalen. Een dergelijke aanpak zal ook een duidelijk en vroegtijdig signaal voor de investering in emissiearme en emissievrije voertuigen geven.

2) Verdeling van de inspanningen

Krachtens de huidige verordeningen wordt een grenswaardelijijn gebruikt om de specifieke emissiedoelstellingen voor individuele fabrikanten te bepalen, uitgaande van de doelstellingen voor het gehele EU-wagenpark. Deze lineaire curve bepaalt het verband tussen de CO₂-emissies en de massa van het voertuig in rijklare toestand.

Naast de huidige benadering zijn in de effectbeoordeling de volgende opties aan de orde gekomen: de hellingshoek van de grenswaardelijijn veranderen, een andere nutsparameter gebruiken (bv. voetafdruk), of geen nutsparameter gebruiken (gelijke vermindering of gelijke doelstelling voor alle fabrikanten).

De voorkeursoptie voor de verdeling van de doelstellingen voor het gehele EU-wagenpark over de individuele fabrikanten vanaf 2025 is om een grenswaardecurve te gebruiken waarbij

de specifieke doelstellingen van een fabrikant afhankelijk zijn van de gemiddelde WLTP-testmassa van de voertuigen, en de hellingshoek(en) van de curve een gelijkwaardige verminderingsinspanning van de fabrikanten waarborgt (waarborgen).

3) Stimuleringsmaatregelen voor emissiearme en emissievrije voertuigen (definities en type maatregelen)

In de effectbeoordeling zijn verschillende definities voor emissiearme voertuigen gebruikt, waarbij twee verschillende typen specifieke stimuleringsmaatregelen voor in aanmerking zijn genomen:

- *Verplichting*: alle fabrikanten moeten eenzelfde aandeel aan emissiearme en emissievrije voertuigen leveren.
- *Kredietstelsel*: bij deze stimuleringsmaatregel wordt bij de vaststelling van de specifieke CO₂-doelstelling van een fabrikant rekening gehouden met zijn aandeel in emissiearme en emissievrije voertuigen. Een fabrikant die een bepaalde benchmark voor emissiearme en emissievrije voertuigen overschrijdt, wordt beloond en krijgt een minder strenge CO₂-doelstelling.

Voor beide typen maatregelen zijn verschillende niveaus in aanmerking genomen.

De voorkeursoptie voor een stimuleringsmechanisme betreffende emissiearme en emissievrije voertuigen is een kredietstelsel.

4) Elementen voor een kosteneffectieve uitvoering

Er zijn verschillende elementen beoordeeld die een kosteneffectieve uitvoering mogelijk maken. Hieronder vallen maatregelen die nu al deel uitmaken van de verordeningen, zoals eco-innovaties, groepsvorming en afwijkingen. Daarnaast zijn er nieuwe elementen in aanmerking genomen zoals handel, alsmede bankieren en lenen.

De voorkeursoptie is om de bepalingen betreffende eco-innovatie te handhaven en daarbij het toepassingsgebied uit te breiden naar aircosystemen en herziening van het maximum van 7 g/km mogelijk te maken, om de bepalingen inzake groepsvorming te handhaven en daarbij te verduidelijken hoe fabrikanten open groepen kunnen vormen, om niet de mogelijkheid voor de handel, noch het bankieren of lenen van CO₂-kredieten in te voeren en om de mogelijkheid voor autofabrikanten om een afwijking voor een niche te verkrijgen, af te schaffen.

5) Governance

De doeltreffendheid van de doelstellingen om de CO₂-emissies werkelijk te verminderen, hangt enerzijds af van de representativiteit van de testprocedure voor het gemiddelde reële rijden en anderzijds van de mate waarin de voertuigen die in de handel worden gebracht, conform de referentievoertuigen zijn die bij de typegoedkeuring zijn getest. In dit verband wordt in de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector benadrukt dat markttoezichtmechanismen doorslaggevend zijn om een betrouwbaar en geloofwaardig systeem in stand te houden.

Tegen die achtergrond en overeenkomstig de aanbevelingen van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM) zijn verschillende opties in aanmerking genomen. Een eerste optie was de verzameling, bekendmaking en monitoring van gegevens over het werkelijke brandstofverbruik, gebaseerd op een via de typegoedkeuringswetgeving op te leggen verplichting voor fabrikanten om in nieuwe voertuigen een gestandaardiseerd apparaat voor het meten van het brandstofverbruik in te bouwen. Een tweede optie met betrekking tot

markttoezichtsmaatregelen die in aanmerking genomen was, hield verband met de conformiteit van de productie en conformiteitscontroles van in gebruik zijnde voertuigen.

De voorkeursoptie is om de Commissie de bevoegdheid te verlenen om i) de verzameling, bekendmaking en monitoring van gegevens over het werkelijke brandstofverbruik toe te staan en om een verplichting te creëren om afwijkingen te rapporteren, waaraan een correctiemechanisme is verbonden, en ii) gerapporteerde CO₂-emissies te corrigeren indien door verbeterd markttoezicht afwijkingen worden vastgesteld.

Referentie van de samenvatting van de effectbeoordeling: SWD(2017) 650.

Referentie van het advies van de Raad voor regelgevingstoetsing: SEC(2017) 476.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

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

In de effectbeoordeling is ook geanalyseerd hoe de wetgeving kan worden vereenvoudigd en onnodige administratieve kosten kunnen worden verminderd.

Fabrikanten die voor minder dan 1 000 nieuw geregistreerde voertuigen per jaar verantwoordelijk zijn, vaak kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), blijven vrijgesteld van de naleving van specifieke CO₂-emissiedoelstellingen. De-minimisvrijstellingen beperken de administratieve en nalevingskosten voor kleine fabrikanten. Zij vergemakkelijken voor nieuwe fabrikanten ook de toetreding tot de markt zonder significante gevolgen te hebben voor de totale CO₂-verminderingen van het gehele EU-wagenpark.

Bovendien worden in het voorstel verschillende elementen voor een kosteneffectieve uitvoering gehandhaafd, zoals groepsvorming, waarbij de nalevingskosten voor fabrikanten worden beperkt.

Het kredietsysteem voor emissiearme en emissievrije voertuigen leidt niet tot extra administratieve belasting. Het schrappen van de afwijking voor nichefabrikanten verlaagt de administratieve belasting.

Er zijn geen wijzigingen van de nalevingsregeling, noch in de hoogte van geldboeten voorzien. De gevolgen van de opties betreffende governance zijn afhankelijk van de concrete uitvoeringsbepalingen.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor het voorstel zijn geen aanvullende financiële middelen nodig.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het voorstel bouwt voort op de jaarlijkse rapporterings- en monitoringsprocedure die krachtens de huidige verordeningen is ingesteld. Om de naleving door fabrikanten van hun

jaarlijkse specifieke emissiedoelstellingen te beoordelen, dienen de lidstaten elk jaar gegevens over alle voor het eerst geregistreerde auto's en bestelwagens bij de Commissie in. Niet alleen de CO₂-emissies waarvoor typegoedkeuring is verleend, en de massawaarden worden gecontroleerd, maar ook een aantal andere relevante gegevens, waaronder brandstoftype en CO₂-emissiebesparingen als gevolg van eco-innovaties.

Met steun van het Europees Milieuagentschap (EEA) maakt de Commissie elk jaar de monitoringgegevens van het voorgaande kalenderjaar bekend, waaronder berekeningen van de specifieke CO₂-prestatie per fabrikant. Fabrikanten hebben de gelegenheid kennis te geven van fouten in de voorlopige gegevens, zoals die door de lidstaten zijn ingediend. Dit gevestigde monitoringsysteem is een belangrijke basis om toezicht te houden op de gevolgen van de wetgeving.

Om de aspecten betreffende de governance van het monitoringsysteem te versterken, is in de effectbeoordeling de optie in overweging genomen om er bij de controle van de naleving door de fabrikant rekening mee te houden of de emissies van in gebruik zijnde voertuigen conform de CO₂-waarden zijn waarvoor typegoedkeuring is verleend.

In de effectbeoordeling is naast de nalevingsbeoordelingsprocedure een lijst van kernindicatoren vastgesteld om toe te zien op de specifieke beleidsdoelstellingen die met dit voorstel moeten worden gerealiseerd. Zij worden aangevuld met een reeks operationele doelstellingen en indicatoren.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 - Onderwerp en doel

In dit artikel worden de voor het gehele EU-wagenpark geldende CO₂-doelstellingen vastgesteld die vanaf 2020, 2025 en 2030 voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van toepassing zijn. De verordening moet met ingang van 2020 van toepassing zijn om een samenhangende overgang naar een nieuwe regeling met ingang van 2025 te waarborgen. Derhalve zijn hierin de reeds voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstellingen voor 2020 van 95 g/km (op de NEDC gebaseerd) voor personenauto's en 147 g/km (op de NEDC gebaseerd) voor lichte bedrijfsvoertuigen opgenomen, alsmede nieuwe doelstellingen voor 2025 en 2030.

Met ingang van 2021 worden de specifieke emissiedoelstellingen op de nieuwe emissietestprocedure gebaseerd, de Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, WLTP). Derhalve worden de doelstellingen voor het gehele wagenpark voor 2025 en 2030, die op de WLTP zijn gebaseerd, uitgedrukt als een percentage vermindering ten opzichte van het gemiddelde van de overeenkomstig bijlage I, punt 4, voor iedere fabrikant voor 2021 vastgestelde specifieke emissiedoelstellingen.

Artikel 2 - Toepassingsgebied

In dit artikel worden de categorieën voertuigen gespecificeerd die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen door naar de typegoedkeuringswetgeving te verwijzen. Ook wordt hierin verduidelijkt dat de de-minimisvrijstelling voor fabrikanten van minder dan 1 000 nieuwe registraties per jaar niet mag gelden, wanneer een fabrikant die voor deze vrijstelling in aanmerking komt, desalniettemin een afwijking aanvraagt en deze hem wordt toegekend.

Artikel 3 - Definities

Er zijn nieuwe definities toegevoegd voor "doelstellingen voor het gehele EU-wagenpark", "emissiearm of emissievrij voertuig" en "testmassa".

Artikel 4 - Specifieke emissiedoelstellingen

In dit artikel is de algemene verplichting voor een fabrikant opgenomen om ervoor te zorgen dat de gemiddelde CO₂-emissies van zijn wagenpark van voor het eerst in een kalenderjaar geregistreerde voertuigen niet hoger zijn dan zijn jaarlijkse specifieke emissiedoelstelling. Er is een specifieke doelstelling voor iedere fabrikant en deze wordt berekend als een functie van de toepasselijke doelstelling voor het gehele EU-wagenpark, de grenswaardecurve, de gemiddelde massa van het wagenpark van de fabrikant en de referentiemassa (M_0 of TM_0). De berekening van de massa wordt tot en met 2024 gebaseerd op de massa in rijklare toestand. Met ingang van 2025 moet in plaats daarvan de testmassa van het voertuig, die dicht bij de werkelijke massa van het voltooide voertuig ligt, worden gebruikt. De formules voor de berekening van de specifieke emissiedoelstellingen voor de periode van 2020 tot 2030 zijn in bijlage I, delen A en B, vastgelegd. De berekening van de doelstellingen voor 2020 tot en met 2024 zijn die van de bestaande wetgeving.

Met ingang van 2025 moet bij de berekening van de specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant rekening worden gehouden met het aandeel emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de fabrikant. Voor de berekening van dat aandeel moeten de emissiearme en emissievrije voertuigen worden geteld op basis van een weging van de emissies van elk voertuig. Wanneer het aandeel groter is dan de benchmark voor het gehele EU-wagenpark, krijgt de fabrikant een hogere specifieke emissiedoelstelling.

Bij lichte bedrijfsvoertuigen worden een onderscheid gemaakt in de verdeling van de inspanningen tussen de fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen met een gemiddelde testmassa die groter is dan de gemiddelde referentiemassa (TM_0), en die met een gemiddelde testmassa die lager is dan TM_0 . Voor de eerste groep wordt de hellingshoek van de grenswaardecurve in de loop van de tijd constant gehouden, terwijl voor de laatste dezelfde methode wordt toegepast als voor personenauto's, namelijk dat de hellingshoek wordt aangepast aan de doelstelling voor het gehele EU-wagenpark.

Artikel 5 - Superkredieten voor de doelstelling van 95 g CO₂/km voor auto's

Deze bepaling blijft ongewijzigd en is van toepassing tot en met 2022.

Artikel 6 - Groepsvorming

De bepalingen voor groepsvorming van verbonden ondernemingen en onafhankelijke fabrikanten blijven ongewijzigd. Aan de Commissie wordt echter de extra bevoegdheid verleend om de voorwaarden van groepsafspraken tussen onafhankelijke fabrikanten te verduidelijken, met name wat mededingingsregels betreft.

Artikel 7 - Monitoring en rapportering

De algemene bepalingen betreffende de monitoring van CO₂-gegevens van de lidstaten blijven ongewijzigd. De verplichting voor de lidstaten om gegevens van hoogwaardige kwaliteit te waarborgen en met de Commissie samen te werken, wordt echter versterkt.

Er is een mechanisme toegevoegd om rekening te houden met de monitoringafwijkingen die bij de CO₂-emissies van in gebruik zijnde voertuigen worden gevonden in vergelijking met de waarden van de typegoedkeuring. Dit mechanisme bouwt voort op het voorstel voor de invoering van een procedure om te controleren of in gebruik zijnde voertuigen conform de CO₂-emissiewaarden van de typegoedkeuringswetgeving presteren. De typegoedkeuringsinstanties moeten alle vastgestelde afwijkingen melden en de Commissie moet daarmee rekening houden wanneer zij controleert of fabrikanten hun doelstellingen

naleven. In deze bepaling wordt de Commissie de bevoegdheid verleend bij uitvoeringshandeling de nadere voorschriften voor een dergelijke procedure vast te stellen.

Artikel 8 - Bijdrage voor overtollige emissies

In dit artikel wordt de formule vastgesteld voor de berekening van geldboeten indien een fabrikant zijn doelstelling overschrijdt. De bijdrage voor overtollige emissies van de bestaande verordeningen wordt gehandhaafd, d.w.z. 95 EUR/g CO₂/km.

Artikel 9 - Bekendmaking van de prestaties van de fabrikanten

In dit artikel wordt aangegeven welke gegevens de Commissie over de naleving van de jaarlijkse doelstelling door de fabrikanten bekendmaakt (d.w.z. het jaarlijkse monitoringbesluit). Testmassa is toegevoegd als gegevensparameter die moet worden bekendgemaakt, gezien het feit dat deze vanaf 2025 als nutsparameter wordt gebruikt.

Artikel 10 - Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

De mogelijkheid voor fabrikanten van kleine aantallen (d.w.z. 1 000 tot 10 000 registraties van auto's en 1 000 tot 22 000 registraties van bestelwagens) om een afwijking van hun specifieke emissiedoelstelling aan te vragen, wordt gehandhaafd.

Voor nichefabrikanten van auto's, d.w.z. dat zij goed zijn voor 10 000 tot 300 000 nieuw geregistreerde voertuigen, blijft de mogelijkheid bestaan om van een afwijking van de doelstelling van 95 g/CO₂/km te profiteren. Met ingang van 2025 moet deze groep fabrikanten echter aan de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstellingen voldoen.

Artikel 11 - Eco-innovaties

Fabrikanten mogen van lagere gemiddelde emissies blijven profiteren door in hun voertuigen overeenkomstig dit artikel goedgekeurde eco-innovaties aan te brengen. Om rekening te houden met veranderingen in eco-innovatiebesparingen als gevolg van veranderingen in de gereguleerde testprocedure, wordt de Commissie de bevoegdheid verleend het maximum van 7 g CO₂/km voor de CO₂-besparingen waarmee een fabrikant rekening mag houden bij het verminderen van zijn gemiddelde emissies, aan te passen. Deze bevoegdheid is met ingang van 2025 van toepassing.

De criteria om in aanmerking te komen voor behandeling als eco-innovatie blijven tot en met 2024 ongewijzigd. Schrapping van de verwijzing naar maatregelen in het kader van een geïntegreerde benadering met ingang van 2025 maakt het mogelijk dat mobiele aircosystemen als eco-innovatie in aanmerking worden genomen.

Artikel 12 - Werkelijke CO₂-emissies en werkelijk brandstofverbruik

In dit artikel wordt de Commissie de bevoegdheid verleend om toe te zien op de werkelijke representativiteit van de WLTP-testprocedure, deze te beoordelen en te waarborgen dat het publiek op de hoogte is van hoe die representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.

Derhalve moet de Commissie de bevoegdheid hebben te eisen dat de lidstaten en de fabrikanten werkelijke gegevens verzamelen en indienen.

Artikel 13 - Aanpassing van M₀ en TM₀

De CO₂-verminderinginspanning wordt over de fabrikanten verdeeld op basis van de gemiddelde massa van het wagenpark gedurende een bepaalde periode. De referentiewaarde wordt uitgedrukt als M₀ of TM₀ afhankelijk van of de massa in rijklare toestand (M) of de testmassa (TM) van het voertuig wordt gebruikt. In deze bepaling wordt het proces verduidelijkt voor de aanpassing van de waarde van de referentiemassa om te waarborgen dat de specifieke emissiedoelstellingen de doelstelling voor het gehele EU-wagenpark blijven

weerspiegelen. Met ingang van 2025 wordt de frequentie van die aanpassingen van een keer in de drie jaar verhoogd naar een keer in de twee jaar. Frequentere aanpassing maakt het mogelijk eerder rekening te houden met wijzigingen in de gemiddelde testmassa en de gevolgen daarvan voor de plaatsing van fabrikanten op de grenswaardecure.

Artikel 14 - Toetsing en rapportering

In dit artikel is de verplichting van de Commissie opgenomen om een verslag over de doeltreffendheid van deze verordening in te dienen, zo nodig vergezeld van een voorstel. Volgens het voorstel moet het verslag in 2024 worden ingediend om het aan te passen aan de evaluatie- en verslagleggingsbepalingen die in de verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten worden voorgesteld.

In dit artikel worden ook bepalingen over de herziening van de testprocedures van de typegoedkeuring gehandhaafd, alsmede de bevoegdheid rekening te houden met wijzigingen in de gereguleerde testprocedure.

Artikelen 15 en 16 - Comitéprocedure en bevoegdheidsdelegatie

Dit zijn de standaardbepalingen betreffende de comitéprocedure en de bevoegdheidsdelegatie.

Artikel 17 -Wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007

Dit amendement is bedoeld om de Commissie in Verordening (EG) nr. 715/2007 (verordening betreffende typegoedkeuring Euro 5/6-emissies) een rechtsgrondslag te bieden voor de invoering van een procedure om tijdens het gebruik de conformiteit van de CO₂-emissie te verifiëren. Deze procedure is essentieel voor doeltreffend markttoezicht op het typegoedkeuringssysteem en op de CO₂-emissiewaarden die voor het controleren van de naleving van de doelstellingen worden gebruikt.

Artikelen 18 en 19 - Intrekking en inwerkingtreding

De Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 worden met ingang van 1 januari 2020 ingetrokken. Binnen twintig dagen na bekendmaking van de handeling moet deze in werking treden.

Bijlagen I tot en met V

Bijlage I: geeft de formules voor de berekening van de jaarlijkse specifieke emissiedoelstellingen die door de gemiddelde emissies van de wagenparken van nieuw geregistreerde voertuigen van de fabrikanten moeten worden gehaald. Deel A heeft betrekking op personenauto's en deel B op lichte bedrijfsvoertuigen.

Bijlagen II en III: hier worden de parameters van de monitoringgegevens vastgesteld die voor de berekening van de doelstellingen en voor controle van de naleving ervan nodig zijn. In bijlage III — betreffende lichte bedrijfsvoertuigen — wordt ook verwezen naar de noodzaak rekening te houden met de specifieke kenmerken van voertuigen waarvan de typegoedkeuring in opeenvolgende voltooiingsfasen plaatsvindt.

Bijlage IV: deze bijlage bevat de lijst van de rechtshandelingen waarop de herschikking betrekking heeft, d.w.z. de twee basisverordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 met de respectieve wijzigingshandelingen daarvan.

Bijlage V: De concordantietabel

↓ 510/2011 (aangepast)
⇒ nieuw

2017/0293 (COD)

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)

(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,

Overwegende hetgeen volgt:

↓ nieuw

- (1) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ zijn herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (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 aangewezen de CO₂-emissienormen en de modaliteiten voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met 2024 te handhaven.

↓ 443/2009 overweging 1

~~Deze verordening heeft tot doel emissienormen vast te stellen voor nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd, in het kader van de geïntegreerde communautaire benadering voor het beperken van de CO₂-emissies van lichte voertuigen, waarbij de goede werking van de interne markt wordt gegarandeerd.~~

↓ 510/2011 overweging 1
(aangepast)

~~De doelstelling van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad (*¹⁶), is de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer te stabiliseren op een niveau waarbij een gevaarlijke antropogene verstoring van het klimaatsysteem wordt voorkomen. Om deze doelstelling te halen mag het mondiale jaargemiddelde van de oppervlaktetemperatuur niet meer dan 2° Celsius boven het pre-industriële niveau uitstijgen. Uit het vierde evaluatieverslag van het Intergovernmental Panel on Climate Change's (IPCC) blijkt dat, als men dit doel wil bereiken, de mondiale emissies van broeikasgassen na 2020 niet verder mogen stijgen. Tijdens zijn vergadering van 8-9 maart 2007 heeft de Europese Raad het vaste voornemen uitgesproken om de totale emissies van broeikasgassen door de Gemeenschap tegen 2020 met ten minste 20 % te verminderen ten opzichte van de uitstoot in 1990, en met 30 % mits de andere ontwikkelde landen zich verbinden tot een vergelijkbare emissiebeperking en de economisch meer gevorderde ontwikkelingslanden een bijdrage leveren die in verhouding staat tot hun capaciteiten.~~

↓ nieuw

- (3) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit¹⁷ wordt een duidelijk doel gesteld: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar 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.

¹⁶ ~~PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.~~

¹⁷ 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"¹⁸ en "Invulling geven aan een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt"¹⁹ 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 automobieliindustrie zullen bijdragen en op technologie-neutrale wijze het pad voor emissiearme en emissievrije voertuigen zullen effenen.
- (5) In deze verordening wordt een duidelijke route voor de vermindering van CO₂-emissies door het wegvervoer bepaald en wordt bijgedragen 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 vastgestelde bijdrage van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.
- (6) In de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 is een reductie van broeikasgasemissies van 30 % tegen 2030 ten opzichte van 2005 goedgekeurd voor sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel. 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.
- (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, technologie-neutrale 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 van de strategie voor de energie-unie, die op 25 februari 2015 is vastgesteld, om de consumenten in de Unie betrouwbare, duurzame, concurrerende en betaalbare energie te bieden. In de strategie voor de energie-unie wordt gesteld dat hoewel alle economische sectoren maatregelen moeten nemen om de efficiëntie van hun energieverbruik 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.
- (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. Hiermee hebben de

¹⁸ 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).

¹⁹ 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 een emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt (COM(2017) 675 final).

verordeningen een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt.

- (10) Het is derhalve aangewezen 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 doelstellingen voor de vermindering van CO₂-emissies vast te stellen. Bij de vaststelling 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, voor de 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 energiezuikerheid.
- (11) In 2017 is een nieuwe testprocedure voor het meten van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van lichte voertuigen in werking getreden, de Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, WLTP), zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2017/1151²⁰. Deze nieuwe testprocedure zal CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden opleveren die representatiever zijn voor werkelijke rijomstandigheden. Het is derhalve aangewezen dat de nieuwe CO₂-emissiedoelstellingen worden gebaseerd op de CO₂-emissies die op basis van die testprocedure worden bepaald. Aangezien op de WLTP-gebaseerde CO₂-emissies echter vanaf 2021 beschikbaar zijn om te bepalen of de doelstelling is gehaald, moeten de nieuwe emissienormen worden vastgesteld als reductieniveaus in verhouding tot het gemiddelde in 2021 van de specifieke emissiedoelstellingen die in dat jaar van toepassing zijn.

↓ 443/2009	overweging	2
(aangepast)		

~~Overeenkomstig het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad²¹, moeten alle partijen nationale en, waar nodig, regionale programma's opstellen en uitvoeren met maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan. De Commissie heeft de Europese Unie in januari 2007 voorgesteld om, in internationale onderhandelingen, voor de ontwikkelde landen als doelstelling een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 30 % tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990) naar voren te schuiven; voorts zou de Unie zelf zich nu reeds autonoom moeten verbinden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 20 % tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990),~~

²⁰ ⇒ 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). ⇐

²¹ ~~PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.~~

~~ongeacht de verminderingen gerealiseerd door andere ontwikkelde landen. Het Europees Parlement en de Raad hebben deze doelstelling goedgekeurd.~~

↓ 443/2009 overweging 3

~~Een van de gevolgen van die verbintenissen is dat alle lidstaten de emissies van personenauto's sterk zullen moeten doen dalen. Om deze aanzienlijke verlaging tot stand te brengen moeten op het niveau van de lidstaten en de Gemeenschap beleidsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd in alle sectoren van de Gemeenschapseconomie, en niet alleen in de industrie en de energiesector. Het wegvervoer is de tweede grootste uitstoter van broeikasgassen in de Unie, en de emissies van deze sector blijven stijgen. Als de invloed van het wegvervoer op de klimaatverandering blijft toenemen, ondermijnt dit in grote mate de inspanningen die andere sectoren leveren om de klimaatverandering te bestrijden.~~

↓ 510/2011 overweging 3

~~Om de emissies voldoende terug te dringen, moeten op het niveau van de lidstaten en de Unie beleidsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd in alle sectoren van de economie, en niet alleen in de industrie en de energiesector. Beschikking nr. 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 ⁽²²⁾ te voldoen, voorziet in een gemiddelde vermindering met 10 % in vergelijking met het niveau van 2005 in de sectoren, waaronder het wegvervoer, die niet zijn opgenomen in de EU-emissiehandelsregeling, welke is vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap ⁽²³⁾. Het wegvervoer is de tweede grootste uitstoter van broeikasgassen in de Unie, en de emissies van deze sector, inclusief die van lichte bedrijfsvoertuigen, blijven stijgen. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de inspanningen van andere sectoren om de klimaatverandering te bestrijden, ernstig ondermijnen.~~

↓ 443/2009 overweging 4

~~Communautaire doelstellingen voor nieuwe personenauto's bieden fabrikanten meer zekerheid bij de planning en meer flexibiliteit bij het naleven van de CO₂-reductievereisten dan afzonderlijke nationale reductiedoelstellingen. Het is belangrijk om bij het vaststellen van de emissienormen rekening te houden met de gevolgen voor de markten en voor de concurrentiekracht van fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen die eruit voortvloeien in de vorm van stimulering van innovatie en beperking van het energieverbruik.~~

²² PB L 140 van 5.6.2009, blz. 136.

²³ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

↓ 443/2009 overweging 5
(aangepast)

- (12) ~~Deze verordening vormt de voortzetting van een gevestigd proces voor het meten en monitoren van de CO₂-emissies van in de Gemeenschap geregistreerde voertuigen, overeenkomstig Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van CO₂ door nieuwe personenauto's²⁴. Het is belangrijk dat de vaststelling van CO₂-uitstootreductievereisten eisen voor vermindering van CO₂-emissies ook in de toekomst in de hele Gemeenschap Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma voertuigen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Gemeenschap Unie op de markt brengen.~~
-

↓ 510/2011 overweging 5

~~Met het oog op de bevordering van het concurrentievermogen van de Europese automobiellindustrie dient te worden gekozen voor prikkels zoals de erkenning van eennovaties en de toekenning van superkredieten.~~

↓ nieuw

- (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 noodzaak dat de vervoerssector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030. Deze stapsgewijze benadering geeft de automobiellindustrie ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme en emissievrije voertuigen niet mag worden uitgesteld.
- (14) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in deze sector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert de wereldwijde automobiellsector 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, waarin een grote thuismarkt wordt gecreëerd en technologische ontwikkeling en innovatie worden ondersteund.
- (15) Er moet een specifiek stimuleringsmechanisme worden ingevoerd om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit kredietmechanisme moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd.
- (16) De vaststelling van een benchmark voor het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in het wagenpark van de EU en een goed opgezet mechanisme voor de

²⁴ ~~PB L 202 van 10.8.2000, blz. 1.~~

aanpassing van de specifieke CO₂-doelstelling van een fabrikant op basis van het aandeel van emissiearme en emissievrije voertuigen in zijn eigen wagenpark moeten een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen te ontwikkelen en op de markt te brengen, terwijl het mogelijk blijft om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.

- (17) Bij de vaststelling van kredieten voor emissiearme en emissievrije voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO₂-emissies van de voertuigen. Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hogere specifieke CO₂-doelstelling. Om een evenwichtige aanpak te waarborgen, 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.

↓ 443/2009 (aangepast)	overweging	6
---------------------------	------------	---

~~In 1995 heeft de Commissie een communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's vastgesteld, gebaseerd op drie pijlers: vrijwillige verbintenissen van de auto-industrie om de emissies te verlagen, het verbeteren van de consumenteninformatie en het bevorderen van brandstofefficiënte auto's door middel van fiscale maatregelen.~~

↓ 443/2009 (aangepast)	overweging	7
---------------------------	------------	---

~~In 1998 heeft de Europese federatie van autofabrikanten (ACEA) zich ertoe verbonden de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te beperken tot 140 g CO₂/km tegen 2008, en in 1999 zijn de Japanse federatie van autofabrikanten (JAMA) en de Koreaanse federatie van autofabrikanten (KAMA) de verbintenis aangegaan om de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te doen dalen tot 140 g CO₂/km tegen 2009. Deze verbintenissen zijn erkend bij Aanbeveling 1999/125/EG van de Commissie van 5 februari 1999 inzake de beperking van de CO₂-emissies van personenauto's²⁵ (ACEA), Aanbeveling 2000/303/EG van de Commissie van 13 april 2000 inzake de beperking van de CO₂-emissies van personenauto's (KAMA)²⁶ en Aanbeveling 2000/304/EG van de Commissie van 13 april 2000 inzake de beperking van de CO₂-emissies van personenauto's (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 (aangepast)	overweging	8
---------------------------	------------	---

~~Op 7 februari 2007 heeft de Commissie twee parallelle mededelingen vastgesteld: een mededeling waarin de resultaten werden toegelicht van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen en een mededeling over een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie~~

²⁵ ~~PB L 40 van 13.2.1999, blz. 49.~~

²⁶ ~~PB L 100 van 20.4.2000, blz. 55.~~

²⁷ ~~PB L 100 van 20.4.2000, blz. 57.~~

~~voor de 21ste eeuw (CARS21). In deze mededelingen werd benadrukt dat wel vooruitgang was geboekt op weg naar het doel van 140 g CO₂/km tegen 2008/2009, maar dat het communautaire doel van gemiddeld 120 g CO₂/km tegen 2012 niet zou worden gehaald als geen extra maatregelen werden genomen.~~

↓ 510/2011 overweging 8
(aangepast)

~~De bepalingen waarbij de doelstelling inzake emissies van lichte bedrijfsvoertuigen ten uitvoer wordt gelegd, moeten in overeenstemming zijn met het wetgevingskader voor de tenuitvoerlegging van de doelstellingen inzake emissies van nieuwe personenauto's, zoals vastgesteld in 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⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 overweging 9
(aangepast)

~~In de mededelingen werd een geïntegreerde benadering voorgesteld om het communautaire doel van 120 g CO₂/km tegen 2012 te halen en werd aangekondigd dat de Commissie een wetgevingskader zou voorstellen waarin de nadruk wordt gelegd op een verplichte vermindering van de CO₂-uitstoot, zodat de gemiddelde uitstoot van nieuwe wagens wordt beperkt tot 130 g CO₂/km dankzij verbeteringen van de motortechnologie. Overeenkomstig de benadering die in het kader van de vrijwillige verbintenissen van de fabrikanten is gevolgd, heeft dit betrekking op de elementen waarmee rekening wordt gehouden bij de meting van de CO₂-emissies van personenauto's overeenkomstig 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 onderhoudsinformatie²⁹. Een verdere reductie van 10 g CO₂/km of, indien technisch noodzakelijk gelijkwaardig, zal worden verwezenlijkt door andere technologische verbeteringen en door intensiever gebruik van duurzame biobrandstoffen.~~

↓ 443/2009 overweging 10
(aangepast)

- (18) Het wetgevingskader voor het vaststellen van het doel inzake de gemiddelde emissies van nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen moet waarborgen dat de reductiedoelstellingen concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn en dat deze doelstellingen rekening houden met de diversiteit van de Europese autofabrikanten en niet tot onrechtmatige concurrentievervalsing tussen hen leiden. ~~Het rechtskader moet verenigbaar zijn met de Kyotodoelstellingen van de Gemeenschap en moet worden aangevuld door andere instrumenten die meer op het gebruik zijn gebaseerd, zoals een differentiatie van de auto- en energiebelasting.~~

²⁸ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

²⁹ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

↓ 443/2009 overweging 11

~~De algemene begroting van de Europese Unie moet voorzien in passende financiering om de ontwikkeling van technologie te bevorderen die de CO₂-emissies van wegvoertuigen drastisch vermindert.~~

↓ 443/2009 overweging 12
(aangepast)
⇒ nieuw

- (19) Om de diversiteit van de ~~automarkt~~ markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO₂-doelstellingen ~~voor personenauto's~~ worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de ~~auto's~~ voertuigen op lineaire basis. ⇒ Handhaving van massa als de nutsparameter wordt als verenigbaar met de bestaande regeling beschouwd. Om 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 zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2017/1151 van 1 juni 2017. ⇐ ~~Bovendien zijn gegevens over de massa vrij beschikbaar. Gegevens over alternatieve nutsparameters zoals de "voetafdruk" van auto's (spoorbreedte maal wielbasis), moeten echter ook worden verzameld om de nutsgerichte benadering op langere termijn gemakkelijker te kunnen beoordelen. De Commissie moet uiterlijk in 2014 de beschikbaarheid van de gegevens herzien, en indien nodig bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel indienen om de nutsparameter aan te passen.~~
-

↓ nieuw

- (20) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende doelstellingen 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 de specifieke emissiedoelstelling, en de waarde voor de gemiddelde massa die voor dit doel 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 emissiedoelstellingen, 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 doelstellingen voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021, 2025 en 2030 om een gelijke reductie-inspanning voor alle fabrikanten te waarborgen. 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 periode moet worden vastgesteld.

↓ 443/2009 overweging 13
(aangepast)
⇒ nieuw

~~(22)~~ Het doel van deze verordening is de ~~auto-industrie~~ ☒ automobieliindustrie ☒ te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en ⇒ voorziet in een mechanisme dat ⇐ houdt rekening ⇐ moet kunnen houden ⇐ met toekomstige technologische ontwikkelingen. ~~De ontwikkeling van innovatieve aandrijvingstechnologie moet in het bijzonder worden bevorderd, aangezien deze aanzienlijk minder emissies met zich meebrengt dan traditionele personenauto's. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie op de lange termijn bevorderd en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd. De Commissie moet onderzoeken of het mogelijk is om bij de herziening van de testprocedures overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 innoverende milieumaatregelen op te nemen, rekening houdend met de technische en economische aspecten van die opname.~~ ⇒ 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 modaliteit moet derhalve worden gehandhaafd en het toepassingsgebied moet worden uitgebreid naar het stimuleren van efficiëntieverbeteringen van aircosystemen. ⇐

↓ 510/2011 overweging 12

~~In Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's ⁽²⁰⁾ werd reeds bepaald dat de eindgebruikers in reclamemateriaal voor auto's over de officiële gegevens inzake de CO₂-uitstoot en het officiële brandstofverbruik van het voertuig moeten worden geïnformeerd. De Commissie heeft dit in haar Aanbeveling 2003/217/EG van 26 maart 2003 inzake de toepassing op andere media van de bepalingen van Richtlijn 1999/94/EG betreffende reclamemateriaal ⁽²¹⁾ in die zin geïnterpreteerd dat reclame daaronder valt. Het toepassingsbereik van Richtlijn 1999/94/EG moet bijgevolg uiterlijk in 2014 worden uitgebreid tot lichte bedrijfsvoertuigen, zodat de eindgebruikers in reclamemateriaal voor lichte bedrijfsvoertuigen niet alleen over energie en prijs, maar ook over de officiële gegevens inzake CO₂-uitstoot en het officiële brandstofverbruik van het voertuig moeten worden geïnformeerd.~~

↓ nieuw

(23) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van die technologieën waarvan het emissiereductie-effect tijdens de officiële testprocedure is aangetoond. Dientengevolge is het aangewezen een maximum te handhaven voor eco-innovatiebesparingen die een fabrikant in aanmerking mag nemen om te bepalen of de doelstelling is gehaald. De Commissie

³⁰ ~~PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.~~

³¹ ~~PB J L 82 van 29.3.2003, blz. 33.~~

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 de naleving van de doelstelling moeten worden berekend.

↓ 443/2009 overweging 14

~~Gezien de zeer hoge onderzoeks-, ontwikkelings- en productiekosten per eenheid van de vroege generaties technologieën voor voertuigen met zeer lage CO₂-uitstoot die na de inwerkingtreding van deze verordening op de markt zullen worden gebracht, beoogt deze verordening de invoering op de Gemeenschapsmarkt van voertuigen met uitzonderlijk lage CO₂-uitstoot in de eerste stadia van hun commercialisering op voorlopige basis te bespoedigen en te faciliteren.~~

↓ 443/2009 overweging 15
(aangepast)

~~Het gebruik van bepaalde alternatieve brandstoffen kan in "Well to Wheel" termen significante CO₂-reducties opleveren. Deze verordening bevat daarom specifieke bepalingen gericht op het bevorderen van een grootschaliger gebruik van met bepaalde alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen op de Gemeenschapsmarkt.~~

↓ 510/2011 overweging 15

~~Uiterlijk 1 januari 2010 dient de Commissie ter verbetering van het verzamelen van gegevens over en de meting van het brandstofverbruik te overwegen of de desbetreffende wetgeving zodanig gewijzigd moet worden dat fabrikanten die een typegoedkeuring hebben aangevraagd voor voertuigen van categorie N1 als omschreven in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd⁽³²⁾, ieder voertuig van een brandstofverbruiksmeter dienen te voorzien.~~

↓ 443/2009 overweging 16

~~Om te zorgen voor samenhang met de benadering van de door de Commissie vastgestelde strategie voor CO₂-emissies van auto's, met name wat de vrijwillige verbintenissen van de federaties van autofabrikanten betreft, moet de doelstelling gelden voor nieuwe personenauto's die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd — behalve voor een korte periode om misbruik te voorkomen.~~

³² PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1

↓ 510/2011 overweging 16

~~Om te zorgen voor samenhang met Verordening (EG) nr. 443/2009 en om misbruik te voorkomen, moet de doelstelling van toepassing zijn op nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de Unie worden ingeschreven en die niet eerder buiten de Unie zijn ingeschreven, tenzij voor een beperkte periode.~~

↓ 510/2011 overweging 17

- (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.
-

↓ 443/2009 overweging 18
(aangepast)

- (25) Voor voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, gelden specifieke typegoedkeuringsvereisten, en zij moeten derhalve van ~~de werkingssfeer~~ het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten. ~~Ook voertuigen die vóór de inwerkingtreding van deze verordening als voertuig van categorie M1 onderverdeeld zijn, die specifiek voor commerciële doeleinden gebouwd zijn om rolstoelgebruik in het voertuig mogelijk te maken en die voldoen aan de definitie van voertuig voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, moeten worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening overeenkomstig het communautaire beleid dat erop gericht is hulp te bieden aan personen met een handicap.~~
-

↓ 510/2011 overweging 18
(aangepast)

~~De fabrikanten moeten de flexibiliteit krijgen om te beslissen hoe zij de doelstellingen van deze verordening zullen verwezenlijken en moeten de mogelijkheid krijgen om met de gemiddelde CO₂-emissies van hun vloot nieuwe voertuigen aan de reductiedoelstelling te voldoen in plaats van met elke individueel voertuig. Zij moeten er met andere woorden voor zorgen dat de gemiddelde specifieke emissie van al hun nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden ingeschreven niet hoger ligt dan het gemiddelde van de emissiedoelstellingen voor die voertuigen. Deze bepaling moet tussen 2014 en 2017 geleidelijk worden ingevoerd om de overgang te vergemakkelijken. Dit spoort met de in Verordening (EG) nr. 443/2009 vastgestelde termijnen en duur van de overgangsperiode.~~

↓ 443/2009 (aangepast)	overweging	19
---------------------------	------------	----

~~De fabrikanten moeten de flexibiliteit krijgen om te beslissen hoe zij de doelstellingen van deze verordening zullen halen en moeten de mogelijkheid krijgen om met de gemiddelde CO₂-emissies van hun vloot nieuwe auto's aan de reductiedoelstelling te voldoen in plaats van met elke individuele auto. Zij moeten er met andere woorden voor zorgen dat de gemiddelde specifieke emissies van alle nieuwe auto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd niet hoger liggen dan het gemiddelde van de emissiedoelstellingen voor die auto's. Deze bepaling moet tussen 2012 en 2015 geleidelijk worden ingevoerd om de overgang te vergemakkelijken.~~

↓ 510/2011 (aangepast)	overweging	19
---------------------------	------------	----

~~Om te garanderen dat de doelstellingen een duidelijke weergave zijn van de bijzondere kenmerken van fabrikanten van kleine aantallen en niche fabrikanten en in overeenstemming zijn met het reductiepotentieel van de desbetreffende fabrikant, moeten alternatieve emissiereductiedoelstellingen worden vastgesteld, rekening houdend met het technologische potentieel van de voertuigen van een bepaalde fabrikant om hun specifieke CO₂-emissies terug te dringen en overeenkomstig de kenmerken van de desbetreffende marktsegmenten. Deze afwijking moet in beschouwing worden genomen in het kader van de toetsing van de specifieke emissiedoelstellingen van bijlage I, die uiterlijk begin 2013 voltooid moet zijn.~~

↓ 443/2009 (aangepast) ⇒ nieuw	overweging	20
--------------------------------------	------------	----

(26) Het gaat niet op dezelfde methode te gebruiken ter vaststelling van de emissiereductiedoelstellingen 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. ~~Voor d~~Deze fabrikanten van kleine aantallen moeten ⇒ de mogelijkheid krijgen ⇐ andere emissiereductiedoelstellingen ~~gelden~~ ⇒ 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 alsook tot de kenmerken van de betrokken marktsegmenten. ~~Deze afwijking moet in beschouwing worden genomen in het kader van de toetsing van de specifieke emissiedoelstellingen van bijlage I, die uiterlijk begin 2013 voltooid moet zijn.~~

↓ 333/2014 (aangepast) ⇒ nieuw	overweging	7
--------------------------------------	------------	---

(27) Gelet op de onevenredige gevolgen voor de kleinste fabrikanten ten gevolge van de naleving van de specifieke, op het praktisch nut van het voertuig gebaseerde emissiedoelstellingen, alsook 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 \boxtimes en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen \boxtimes , te worden vrijgesteld van de specifieke emissiedoelstelling en de bijdragen voor te hoge emissies. \Rightarrow Wanneer een fabrikant voor wie een vrijstelling geldt, echter desalniettemin een afwijking aanvraagt en krijgt toegekend, moet de fabrikant ertoe worden verplicht die afwijkende doelstelling na te leven. \Leftarrow ~~Teneinde in een zo vroeg mogelijk stadium rechtszekerheid te scheppen voor die fabrikanten is het van essentieel belang dat deze afwijking vanaf 1 januari 2012 van toepassing is.~~

↓ 333/2014 overweging 9
(aangepast)
 \Rightarrow nieuw

- (28) De procedure voor het verlenen van afwijkingen \Rightarrow van de doelstelling voor het wagenpark van 95 g CO₂/km \Leftarrow aan nichefabrikanten ~~dient na 2020 te worden voortgezet.~~ ~~Teneinde~~ \boxtimes waarborgt dat \boxtimes de reductie-inspanningen die nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming ~~te brengen~~ \boxtimes zijn \boxtimes met die welke grote fabrikanten \Rightarrow met betrekking tot die doelstelling \Leftarrow leveren, ~~dient voor de nichefabrikanten vanaf 2020 een doelstelling te gelden die 45 % lager is dan hun gemiddelde specifieke emissies in 2007.~~ \Rightarrow Uit ervaring blijkt echter dat nichefabrikanten hetzelfde potentieel hebben als grote fabrikanten om de CO₂-doelstellingen te halen en, wat de vanaf 2025 gestelde doelstellingen betreft, wordt het niet zinvol geacht tussen die twee categorieën fabrikanten onderscheid te maken. \Leftarrow
-

↓ 510/2011 overweging 20

~~In de strategie van de Unie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is een geïntegreerde benadering vastgesteld om de doelstelling van de Unie van 120 g CO₂/km tegen 2012 te verwezenlijken, en is ook op langere termijn een visie op verdere emissiebeperkingen uiteengezet. Verordening (EG) nr. 443/2009 onderschrijft deze langetermijnvisie door een doelstelling van gemiddeld 95 g CO₂/km voor nieuwe auto's vast te stellen. Om de samenhang met die benadering te garanderen en de auto-industrie planningszekerheid te bieden, moet een langetermijndoelstelling voor specifieke CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen in 2020 worden vastgesteld.~~

↓ 443/2009 overweging 21
(aangepast)

~~Voor nichefabrikanten moet een andere doelstelling gelden die 25 % lager ligt dan hun gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007. Als geen informatie over de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, moet een gelijkwaardige doelstelling worden vastgesteld. Deze afwijking moet in beschouwing worden genomen in het kader van de toetsing van de specifieke emissiedoelstellingen van bijlage I, die uiterlijk begin 2013 voltooid moet zijn.~~

↓ 443/2009 (aangepast)	overweging	22
---------------------------	------------	----

- (29) Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de ~~Gemeenschap~~ Unie worden geregistreerd 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 en waarop de typegoedkeuring niet is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007, moeten de emissies voor deze ~~auto's~~ voertuigen worden gemeten volgens dezelfde meetprocedure als gespecificeerd voor ~~personenauto's~~ lichte voertuigen in Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie³³ , Verordening (EU) 2017/1151 en in de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152³⁴ en (EU) 2017/1153³⁵ van de Commissie . De aldus verkregen CO₂-emissiewaarden moeten worden vermeld op het ~~certificaat van overeenstemming~~ conformiteitscertificaat van het voertuig om ze in de monitoringsregeling te kunnen opnemen.

↓ 510/2011 (aangepast)	overweging	22
---------------------------	------------	----

- (30) De specifieke CO₂-emissies van voltooide ~~voertuigen~~ lichte bedrijfsvoertuigen moeten worden toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig.

↓ 510/2011	overweging	23
------------	------------	----

~~Om te verzekeren dat de waarden van de CO₂-emissies en de brandstofefficiëntie van voltooide voertuigen representatief zijn, moet de Commissie een specifieke procedure voorstellen en overwegen om zo nodig de typegoedkeuringswetgeving te herzien.~~

³³ 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).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

↓ nieuw

- (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 de naleving van de CO₂-emissiedoelstellingen, moeten zij de mogelijkheid krijgen met redelijke zekerheid de CO₂-emissies van de voltooide voertuigen te voorspellen. De Commissie moet waarborgen dat die noodzaak in Verordening (EU) 2017/1151 passend wordt weerspiegeld.

↓ 443/2009 overweging 23
(aangepast)

- (32) Teneinde over de nodige flexibiliteit te beschikken om de in deze verordening vastgestelde doelen te verwezenlijken, 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 doelstellingen van deze verordening te hebben gehaald als de gemiddelde emissies van de groep niet hoger liggen dan de specifieke emissiedoelstellingen voor de groep.

↓ nieuw

- (33) De mogelijkheid voor fabrikanten om een groep te vormen is een kosteneffectieve wijze gebleken om naleving van de CO₂-emissiedoelstellingen te bereiken, met name door naleving voor fabrikanten die een beperkt gamma voertuigen produceren, te vergemakkelijken. Om de concurrentienuutraliteit 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.

↓ 443/2009 overweging 24

- (34) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.

↓ nieuw

- (35) Teneinde de krachtens deze verordening vereiste CO₂-vermindering te realiseren, is het tevens essentieel dat de emissies van in gebruik zijnde voertuigen voldoen aan de bij de typegoedkeuring bepaalde CO₂-waarden. 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 dergelijke 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.

↓ 443/2009 overweging 25
(aangepast)
⇒ nieuw

- (37) De specifieke CO₂-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de ~~Gemeenschap~~ Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van nieuwe auto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de ~~Gemeenschap~~ Unie . Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. 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. ⇐

↓ 443/2009 overweging 26
(aangepast)

~~In Richtlijn 2007/46/EG is bepaald dat fabrikanten voor elke nieuwe personenauto een certificaat van overeenstemming moeten afgeven en dat de lidstaten alleen toestemming mogen geven voor de registratie en het in het verkeer brengen van een nieuwe personenauto als voor die auto een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven. De door de lidstaten verzamelde gegevens moeten overeenstemmen met die op het certificaat van overeenstemming dat door de fabrikant voor de personenauto in kwestie is afgegeven en mogen uitsluitend op deze referentie gebaseerd zijn. Indien de lidstaten om gerechtvaardigde redenen geen gebruik maken van het certificaat van overeenstemming om het proces van registratie en in het verkeer brengen van een nieuwe personenauto af te ronden, dienen ze de nodige maatregelen te nemen om voor voldoende nauwkeurigheid bij de monitoring te zorgen. Er dient een communautaire standaarddatabank voor gegevens van de certificaten van overeenstemming te zijn. Deze databank moet als enkele referentie worden gebruikt om lidstaten in staat te stellen hun registratiegegevens eenvoudiger vast te leggen wanneer nieuwe voertuigen worden geregistreerd.~~

↓ 510/2011 overweging 27
(aangepast)

- (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 ~~vanaf 1 januari 2014~~ voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. ~~De bijdrage moet in verhouding staan tot de mate waarin de fabrikanten hebben nagelaten de doelstelling na te leven. Om de samenhang te garanderen, moet de bijdrageregeling vergelijkbaar zijn met die van Verordening (EG) nr. 443/2009.~~ De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

↓ 510/2011 overweging 28

- (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 de doelstellingen die deze verordening hen oplegt, niet halen.
-

↓ 510/2011 overweging 29

- (40) Deze verordening laat de volledige toepassing van de uniale mededingingsregels onverlet.
-

↓ 443/2009 overweging 30
(aangepast)

~~Om de doelstellingen op de lange termijn te halen, moet de Commissie nieuwe verwezenlijkingsvormen overwegen, met name de hellingshoek van de curve, de nutsparameter en de regeling voor overtollige emissies.~~

↓ 510/2011 overweging 31

~~De snelheid van wegvoertuigen heeft een grote invloed op hun brandstofverbruik en CO₂-emissies. Aangezien de snelheid van lichte bedrijfsvoertuigen niet is begrensd, is het mogelijk dat topsnelheid een concurrentiefactor wordt, hetgeen tot te grote motoren en de daarmee samenhangende inefficiëntie in tragere gebruiksomstandigheden kan leiden. Daarom moet worden nagegaan of het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen ⁽²⁶⁾ kan worden uitgebreid tot de onder deze verordening vallende lichte bedrijfsvoertuigen.~~

³⁶ ~~PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27.~~

↓ 443/2009 (aangepast)	overweging	31
---------------------------	------------	----

~~De voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden³⁷.~~

↓ nieuw

- (41) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde doelstellingen 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)³⁸ en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector³⁹ moet een mechanisme worden ingevoerd om de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik van voertuigen te beoordelen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van dergelijke gegevens te waarborgen en indien nodig de procedures te ontwikkelen om de gegevens voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te identificeren en te verzamelen.
- (42) Volgens planning wordt in 2024 de voortgang uit hoofde van de [verordening inzake de verdeling van de inspanningen en de richtlijn betreffende het systeem voor de handel in emissierechten] beoordeeld. Derhalve moet de doeltreffendheid van deze verordening in hetzelfde jaar worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al deze instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken.
- (43) De Verordeningen (EG) nr. 443/2009/EG en (EU) nr. 510/2011 moeten met ingang van 1 januari 2020 worden ingetrokken.
-

↓ 333/2014 (aangepast)	overweging	15
---------------------------	------------	----

- (44) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van ~~Verordening (EG) nr. 443/2009~~ ☒ deze verordening ☒ te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. ~~Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁰.~~

³⁷ ~~PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.~~

³⁸ 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).

³⁹ 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)).

⁴⁰ ~~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~~

↓ nieuw

- (45) De uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot artikel 6, lid 8, artikel 7, leden 7 en 8, artikel 8, lid 3, artikel 11, lid 2, artikel 12, lid 3, en artikel 14, lid 3, moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁴¹.

↓ 443/2009 overweging 32
(aangepast)

~~In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om de monitorings- en rapporteringsvereisten te wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening, om methoden voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies vast te stellen en om gedetailleerde bepalingen vast te stellen betreffende de afwijking voor bepaalde fabrikanten en ter aanpassing van bijlage I teneinde de evolutie van de massa van nieuwe personenauto's geregistreerd in de Gemeenschap in aanmerking te nemen en om de aanpassing van elke verandering in de regelgevingsprocedure met toetsing voor de meting van specifieke CO₂-emissies weer te geven. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft, tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ 333/2014 overweging 16
(aangepast)
⇒ nieuw

- (46) ⇒ Teneinde niet-essentiële onderdelen in de bepalingen van deze verordening te wijzigen of aan te vullen, ⇐ ~~moet~~ Aan de Commissie ~~moet~~ de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het ~~VWEU~~ Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ~~tot wijziging~~ ten aanzien van wijzigingen van de bijlagen II en III ~~bij Verordening (EG) nr. 443/2009~~ wat betreft gegevensvereisten en gegevensparameters, ~~tot aanvulling~~ ten aanzien van aanvullingen van de regels voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking van de specifieke emissiedoelstellingen, voor de inhoud van aanvragen van een afwijking en voor de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO₂-emissies, ~~tot aanpassing~~ ten aanzien van aanpassingen van ~~het in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009~~ de in artikel 13 vermelde getallen voor M₀ ⇐ en TM₀, van het in artikel 11 vermelde maximum van 7 g CO₂/km ⇐ en van de in artikel 14, lid 3, vermelde formules in bijlage I ~~aan de gemiddelde massa van nieuwe~~

~~lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).~~

⁴¹ 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).

~~personenauto's in de voorgaande drie kalenderjaren; en tot aanpassing van de formules in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging 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 wetgeven⁴² . ~~De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan moeten het Europees Parlement en aan de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen .~~~~

↓ 443/2009	overweging	33
(aangepast)		

~~Beschikking nr. 1753/2000/EG moet worden ingetrokken om redenen van vereenvoudiging en juridische verduidelijking.~~

↓ 510/2011	overweging	34
(aangepast)		

- (47) Aangezien het doel van deze verordening, namelijk het vaststellen van prestatievereisten inzake CO₂-emissie voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, niet door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen ervan, 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 vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan ~~hetgeen~~ nodig is om dat doel te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

↓ 443/2009 (aangepast)

Artikel 1

Onderwerp en doel

1. In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld om de goede werking van de interne markt te garanderen ~~en om de algemene doelstelling van de Europese Gemeenschap van een gemiddelde CO₂-emissie van 120 g/km voor nieuwe auto's te bereiken. In deze verordening is~~

⁴² PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

~~vastgesteld dat, door verbeteringen van de motortechnologie en innoverende technologie, de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 130 g/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.~~

↓ 510/2011 (aangepast)

~~Artikel 1~~

~~Onderwerp en doel~~

~~1. In deze verordening worden prestatievereisten inzake CO₂-emissie voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld. In deze verordening is vastgesteld dat, door verbeteringen van de voertuigtechnologie en innoverende technologie, de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen moeten worden beperkt tot 175 g CO₂/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 1
(aangepast)

~~Met toepassing van 2020, wordt in deze verordening een doelstelling bepaald van een gemiddelde emissies van 95 g CO₂/km voor nieuwe wagens, zoals gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008 en de uitvoeringsbepalingen ervan, en met behulp van innoverende technologie.~~

↓ 253/2014 art. 1, punt 1
(aangepast)
⇒ nieuw

2. Deze verordening legt met ingang van ⇒ 1 januari ⇐ 2020 ⇒ voor het gehele EU-wagenpark ⇐ een doelstelling van ☒ 95 g CO₂/km vast voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's en van ☒ 147 g CO₂/km ~~vast~~ voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe, in de Unie ~~ingeschreven~~ ☒ geregistreerde ☒ lichte bedrijfsvoertuigen, zoals ⇒ tot en met 31 december 2020 ⇐ gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. ~~715/2007~~ ⇒ 692/2008, alsmede de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153, en met ingang van 1 januari 2021 gemeten overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 ⇐ ~~en de op die verordening gebaseerde uitvoeringsbepalingen en overeenkomstig innoverende technologieën.~~

↓ 443/2009 (aangepast)
⇒ nieuw

3. Deze verordening zal ⇒ 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 bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie

waarnaar in de mededeling van 2007 van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement wordt verwezen⁴³ .

4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende doelstellingen van toepassing:
 - a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van 15 % van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen 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 geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van 15 % van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1;
5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn de volgende doelstellingen van toepassing:
 - a) voor de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van 30 % van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen 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 geldende doelstelling gelijk aan een vermindering van 30 % van de gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen in 2021, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

Artikel 2

~~Werkingsfeer~~ ~~Toepassingsgebied~~

1. Deze verordening is van toepassing op de volgende motorvoertuigen ~~van~~:
 - a) category M₁, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG ("personenauto's"), die voor het eerst in de ~~Gemeenschap~~ Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de ~~Gemeenschap~~ Unie zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's")~~;~~
- ~~2. Als een voertuig, alvorens in de Gemeenschap te worden geregistreerd, minder dan drie maanden daarvoor buiten de Gemeenschap 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.~~

⁴³ 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 verminderen (COM(2007) 19 definitief).

↓ 333/2014 art. 1, punt 2
(aangepast)

~~4. Met ingang van 1 januari 2012 zijn artikel 4, artikel 8, lid 4, onder b) en c), artikel 9 en artikel 10, lid 1, onder a) en c), niet van toepassing op een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen, verantwoordelijk is voor minder dan 1 000 in het voorgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's.~~

↓ 510/2011 (aangepast)

~~Artikel 2~~

~~Toepassingsgebied~~

- ~~1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van b) categorie N₁, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en op voertuigen van 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 ingeschreven ☒ geregistreerd ☒ en niet eerder buiten de Unie zijn ingeschreven ☒ geregistreerd ☒ ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").~~
 2. Als een voertuig, alvorens in de Unie te worden ingeschreven ☒ geregistreerd ☒, minder dan drie maanden daarvoor buiten de Unie is ingeschreven ☒ geregistreerd ☒, wordt met deze eerdere inschrijving 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, ~~punt 5~~, bij Richtlijn 2007/46/EG.
-

↓ 253/2014 art. 1, punt 2
(aangepast)
⇒ nieuw

4. Artikel 4, artikel ~~8~~7, lid 4, onder b) en c), artikel ~~9~~8 en artikel ~~9~~10, 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 ingeschreven ☒ geregistreerde ☒ nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen heeft geproduceerd ⇒, tenzij die fabrikant een afwijking aanvraagt en deze hem overeenkomstig artikel 10 wordt toegekend ⇐.
-

↓ 443/2009 (aangepast)

~~Artikel 3~~

~~Definities~~

~~1. In deze verordening wordt verstaan onder:~~

- ~~a) "gemiddelde specifieke CO₂-emissies" van een fabrikant: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's die door deze fabrikant worden gebouwd;~~
- ~~b) "certificaat van overeenstemming" het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG vermelde certificaat;~~
- ~~c) "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 overeenstemming van de productie;~~
- ~~d) "massa": massa van het voertuig in rijklare toestand met carrosserie, zoals vermeld in het certificaat van overeenstemming en gedefinieerd in punt 2.6 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;~~
- ~~e) "voetafdruk": de spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals aangegeven in het certificaat van overeenstemming en gedefinieerd in de afdelingen 2.1 en 2.3 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;~~
- ~~g) "specifieke emissiedoelstelling": inzake een fabrikant, het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies die elk nieuw voertuig van deze fabrikant overeenkomstig bijlage I mag uitstoten of, indien de fabrikant een afwijking uit hoofde van artikel 11 geniet, de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig deze afwijking is bepaald.~~

~~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:~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 3
(aangepast)

- ~~– de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen, of~~

↓ 443/2009 (aangepast)

- ~~– 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~~
- ~~– 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;~~
- ~~e) 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 e) vermeldde ondernemingen, of waarin twee of meer onder a), b) of e) vermeldde ondernemingen samen de onder a) vermeldde rechten of bevoegdheden hebben;~~

~~e) ondernemingen waarbij de onder a) vermeldde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van de fabrikant of een of meer van de onder a) tot en met d) bedoelde met hem verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.~~

↓ 510/2011 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 3

Definities

1. In deze verordening wordt verstaan onder:

a) "gemiddelde specifieke CO₂-emissies" van 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) ~~"certificaat van overeenstemming~~ conformiteitscertificaat ": het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG vermeldde certificaat;

c) "voltooid voertuig": een ~~voertuig~~ licht bedrijfsvoertuig waarvoor typegoedkeuring wordt verleend na voltooiing van de meerfasentypegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG;

d) "compleet voertuig": elk ~~voertuig~~ licht bedrijfsvoertuig dat niet hoeft te worden voltooid om aan de desbetreffende technische eisen van Richtlijn 2007/46/EG te voldoen;

e) "basisvoertuig": een ~~voertuig~~ 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 ~~overeenstemming~~ conformiteit van de productie;

g) "massa in rijklare toestand ": de massa van ~~het voertuig~~ de personenauto of het lichte bedrijfsvoertuig in rijklare toestand met carrosserie, zoals vermeld in het ~~certificaat van overeenstemming~~ conformiteitscertificaat en gedefinieerd in ~~punt 2.6 van~~ bijlage I , punt 2.6, bij Richtlijn 2007/46/EG;

~~h) "specifieke CO₂-emissies": de emissies van een licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming van het complete of voltooide voertuig vermeld als de CO₂-massa-emissie (gemengd);~~

↓ 443/2009 (aangepast)
⇒ nieuw

~~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 ~~eertificaat van overeenstemming~~ 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 dezelfde meetprocedure als ~~tot en met 31 december 2020~~ ~~gespecificeerd~~ voor personenauto's ~~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 ~~personenauto's~~ ~~voertuigen~~ te bepalen;

↓ 510/2011 (aangepast)
⇒ nieuw

- ~~i~~) "voetafdruk": de gemiddelde spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals aangegeven in het ~~eertificaat van overeenstemming~~ conformiteitscertificaat en gedefinieerd in ~~de afdelingen 2.1 en 2.3 van bijlage I~~ , afdelingen 2.1 en 2.3, ~~bij Richtlijn 2007/46/EG;~~
- ~~j~~) "specifieke emissiedoelstelling": inzake een fabrikant, ~~het gemiddelde van de~~ ~~jaarlijkse~~ overeenkomstig bijlage I bepaalde ~~indicatieve specifieke CO₂-emissies voor elk nieuw licht bedrijfsvoertuig van deze fabrikant,~~ ~~doelstelling~~ of, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel ~~1011~~ geniet, de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig die afwijking is bepaald;

↓ nieuw

- k) "doelstelling 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.

~~en~~) "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 emissiedoelstellingen

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

↓ 510/2011 (aangepast)
⇒ nieuw

b) ~~Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en elk daaropvolgend volledig kalenderjaar~~ ⇒ van 2021 tot en met 2024: ~~zorgt elke fabrikant van lichte bedrijfsvoertuigen ervoor dat zijn specifieke gemiddelde CO₂-emissies niet hoger liggen dan zijn~~ de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, ☒ al naar gelang het geval, ☒ is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel ~~11~~10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, is vastgesteld.

↓ nieuw

c) voor elk kalenderjaar met ingang van 2025: de specifieke emissiedoelstellingen die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld.

↓ 510/2011 (aangepast)

☒ 2. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, ☒ gebruikt de fabrikant van het basisvoertuig. Indien de specifieke emissies van het voltooide voertuig niet beschikbaar zijn, gebruikt de fabrikant van het basisvoertuig de gemiddelde specifieke emissies van het basisvoertuig om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies te bepalen.

~~Om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn ingeschreven:~~

- ~~- 70 % in 2014,~~
- ~~- 75 % in 2015,~~
- ~~- 80 % in 2016,~~
- ~~- 100 % vanaf 2017.~~

↓ 443/2009 (aangepast)

~~Artikel 4~~

~~Specifieke emissiedoelstellingen~~

~~Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar moet elke fabrikant van personenauto's ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO₂-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 11 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 4
(aangepast)

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:

- ~~65 % in 2012,~~
- ~~75 % in 2013,~~
- ~~80 % in 2014,~~
- ~~100 % van 2015 tot en met 2019,~~
- 95 % in 2020,
- 100 % vanaf ~~eind 2020~~ ☒ 2021 ☒ .

↓ 443/2009 (aangepast)

~~Artikel 5~~

Superkrediet

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

- ~~3,5 auto's in 2012,~~
- ~~3,5 auto's in 2013,~~
- ~~2,5 auto's in 2014,~~
- ~~1,5 auto in 2015,~~
- ~~1 auto vanaf 2016.~~

↓ 510/2011 (aangepast)

~~Artikel 5~~

Superkredieten

~~Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elk nieuw licht bedrijfsvoertuig met specifieke CO₂-emissies van minder dan 50 g CO₂/km als:~~

- ~~3,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2014,~~
- ~~3,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2015,~~
- ~~2,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2016,~~
- ~~1,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2017,~~
- ~~1 licht bedrijfsvoertuig vanaf 2018.~~

~~Tijdens de looptijd van het superkredietprogramma mag het maximum aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met specifieke CO₂-emissies van minder dan 50 g CO₂/km waarmee rekening wordt gehouden bij de toepassing van de in de eerste alinea vermelde vermenigvuldigingsfactoren niet hoger zijn dan 25 000 lichte bedrijfsvoertuigen per fabrikant.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 5
⇒ nieuw

~~Artikel 5~~ *bis*

Superkredieten voor de doelstelling van 95 g CO₂/km

Bij de berekening 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 ⇒ onverminderd artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 ⇐.

↓ 443/2009 (aangepast)

~~Artikel 6~~

~~Specifieke emissiedoelstelling voor voertuigen die op een alternatieve brandstof rijden~~

~~Om te bepalen of een fabrikant de in artikel 4 bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de specifieke CO₂-emissies van elk voertuig dat is ontworpen om te kunnen rijden op een mengsel van benzine met 85 % ethanol ("E85") dat aan de desbetreffende communautaire wetgeving of Europese technische normen voldoet, tot 31 december 2015 verminderd met 5 %, als erkenning van het feit dat rijden op biobrandstoffen meer mogelijkheden inzake technologie en emissievermindering biedt. Deze vermindering wordt alleen toegepast, als ten minste 30 % van de tankstations in de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd, de genoemde alternatieve brandstof die aan de in de desbetreffende Gemeenschapswetgeving bepaalde duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen voldoet, aanbiedt.~~

↓ 510/2011 (aangepast)

~~Artikel 6~~

~~Specifieke emissiedoelstelling voor lichte bedrijfsvoertuigen die op een alternatieve brandstof rijden~~

~~Om te bepalen of een fabrikant de in artikel 4 bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de specifieke CO₂-emissies van elk licht bedrijfsvoertuig dat is ontworpen om te kunnen rijden op een mengsel van benzine met 85 % bio-ethanol ("E85") dat aan de desbetreffende uniale wetgeving of Europese technische normen voldoet, uiterlijk op 31 december 2015 verminderd met 5 %, als erkenning van het feit dat rijden op biobrandstoffen meer mogelijkheden inzake technologie en emissievermindering biedt. Deze vermindering wordt alleen toegepast als ten minste 30 % van de tankstations in de lidstaat waar het lichte bedrijfsvoertuig is ingeschreven, de genoemde alternatieve brandstof die aan de in de desbetreffende uniale wetgeving bepaalde duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen voldoet, aanbiedt.~~

Artikel 76

Groepsvorming

1. ~~Fabrikanten van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen~~ die geen afwijking krachtens artikel ~~11~~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 ~~98~~98 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;

↓ nieuw

- d) de categorie van de geregistreerde voertuigen, M₁ of N₁, waarop de groep van toepassing is.

↓ 510/2011 (aangepast)

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 ~~98~~98 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 ~~89~~89 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 dergelijke groepen, dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsvormingsovereenkomst alleen ten aanzien van de volgende informatie gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of informatie wordt uitgewisseld:
- de gemiddelde specifieke CO₂-emissies;
 - de specifieke emissiedoelstelling;
 - het totaal aantal ~~ingeschreven~~ 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 wanneer 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 ~~8~~7, lid 4.

↓ nieuw

8. De Commissie kan, door overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure uitvoeringshandelingen vast te stellen, de gedetailleerde voorwaarden specificeren die van toepassing zijn op groepsafspraken die overeenkomstig lid 5 worden gemaakt.

↓ 443/2009 (aangepast)

~~Artikel 7~~

Groepsvorming

- ~~1. Fabrikanten die geen afwijking krachtens artikel 11 genieten mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen.~~
- ~~2. Een groepsovereenkomst kan betrekking hebben op een of meer kalenderjaren, voor zover de totale duur van elke overeenkomst niet langer is dan vijf jaar, en moet worden gesloten op uiterlijk 31 december van het kalenderjaar waarin de emissies worden gegroepeerd. Fabrikanten die een groep vormen, moeten de volgende informatie bij de Commissie indienen:~~
- ~~de fabrikanten die deel uitmaken van de groep;~~
 - ~~de fabrikant die is aangesteld als beheerder van de groep. Deze beheerder treedt op als contactpersoon voor de groep en is verantwoordelijk voor het betalen~~

~~van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 9 aan de groep worden opgelegd, en~~

~~e) informatie waaruit blijkt dat de beheerder van de groep in staat is de onder b) vermelde verplichtingen na te komen.~~

~~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 9 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 9 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 81 en 82 van het Verdrag 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 communautaire mededingingsregels op dergelijke groepen, dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsovereenkomst alleen ten aanzien van de volgende informatie gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of informatie wordt uitgewisseld:~~

~~a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies;~~

~~b) de specifieke emissiedoelstelling;~~

~~e) het totaal aantal ingeschreven 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 wanneer 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 alsmede voor groepen wordt geregistreerd, medegedeeld en beschikbaar gemaakt in het centrale register bedoeld in artikel 8, lid 4.~~

Artikel ~~8~~7

Monitoring van en rapportering over gemiddelde emissies

1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2010 en elk daaropvolgend 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 de rapporteringsorganen op een transparante manier 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 ~~eertificaat van overeenstemming~~ conformiteitscertificaat vermeld.

2. Uiterlijk 28 februari van elk jaar, ~~en beginnende in 2011~~, moet elke lidstaat de in bijlage II , deel A, en bijlage III , deel ~~AB~~, 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 ~~BC~~ 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, ~~en beginnende in 2011~~, zal de Commissie voor elke fabrikant een voorlopige berekening maken van het volgende:
 - a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
 - b) de specifieke emissiedoelstelling in het voorafgaande kalenderjaar, ~~en~~;
 - c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en de specifieke emissiedoelstelling 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 ~~de~~ 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 medelen, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

De Commissie zal alle meegedeelde fouten onderzoeken en uiterlijk op 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen bevestigen of wijzigen.

~~6. Als de Commissie op basis van de in lid 5 vermelde berekeningen met betrekking tot het kalenderjaar 2010 of 2011 vaststelt dat de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in dat jaar hoger liggen dan de specifieke emissiedoelstelling van die fabrikant voor dat jaar, stelt de Commissie de fabrikant daarvan in kennis.~~

↓ 443/2009 (aangepast)

- ~~76.~~ De lidstaten stellen een instantie aan die bevoegd is voor het verzamelen en medelen van de krachtens deze verordening vereiste controlegegevens en delen ~~uiterlijk 8 december 2009~~ aan de Commissie mee welke instantie zij hebben aangesteld. ~~De Commissie licht vervolgens het Europees Parlement en de Raad hierover in.~~

↓ 510/2011 (aangepast)

~~8. In elke lidstaat is de overeenkomstig artikel 8, lid 7, van Verordening (EG) nr. 443/2009 aangewezen instantie bevoegd voor het verzamelen en meedelen van de monitoringgegevens overeenkomstig deze verordening.~~

↓ nieuw

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

↓ 443/2009 (aangepast)

~~8. Voor elk kalenderjaar waarin artikel 6 van toepassing is, verstrekken de lidstaten de Commissie informatie over het percentage tankstations en de duurzaamheidscriteria in verband met de in dat artikel bedoelde E85.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 6 (aangepast)

~~97.~~ De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast inzake de procedures voor de monitoring van en de rapportering over de in ~~dit artikel~~ de leden 1 tot en met 7 vermelde gegevens en voor de toepassing van bijlage II. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel ~~14~~15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel ~~14~~16 vast te stellen tot wijziging van de in de bijlagen II en III vervatte gegevensvereisten en gegevensparameters.

↓ nieuw

8. Typegoedkeuringsinstanties rapporteren aan de Commissie onverwijld afwijkingen in de CO₂-emissies van voertuigen tijdens gebruik in vergelijking met de in de conformiteitscertificaten vermelde waarden die zijn vastgesteld als gevolg van verificaties overeenkomstig de procedure van [artikel 11 bis] 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 kan nadere voorschriften vaststellen voor de procedures om dergelijke afwijkingen te rapporteren en er bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies rekening mee te houden. Die procedures worden door middel van

~~Artikel 8~~

~~Monitoring en rapportering van gemiddelde emissies~~

~~1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar registreren alle lidstaten de in bijlage II, deel A, vermelde gegevens voor elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt ingeschreven. 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 de rapporteringsorganen op een transparante manier werken.~~

~~2. Uiterlijk 28 februari van elk jaar, en beginnende in 2013, moet elke lidstaat de in bijlage II, deel B, 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 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 de door de lidstaten krachtens dit artikel meegedeelde gegevens; dit register is openbaar. Uiterlijk 30 juni 2013 en elk daaropvolgend jaar maakt de Commissie de volgende voorlopige berekeningen voor elke fabrikant:~~

- ~~a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;~~
- ~~b) de specifieke emissiedoelstelling in het voorafgaande kalenderjaar;~~
- ~~e) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en de specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar.~~

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

~~5. Binnen de 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.~~

~~6. De Commissie zal alle meegedeelde fouten onderzoeken en uiterlijk op 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen bevestigen of wijzigen.~~

~~7. Wanneer de Commissie, met betrekking tot de kalenderjaren 2012 en 2013 en op basis van de overeenkomstig lid 5 uitgevoerde berekeningen, vaststelt dat de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling, stelt zij de fabrikant hiervan in kennis.~~

~~8. In elke lidstaat is de overeenkomstig artikel 8, lid 7, van Verordening (EG) nr. 443/2009 aangewezen instantie bevoegd voor het verzamelen en meedelen van de monitoringgegevens overeenkomstig deze verordening.~~

~~9. De Commissie stelt gedetailleerde regels vast voor de monitoring en de rapportering van gegevens krachtens dit artikel en voor de toepassing van bijlage II. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.~~

~~Teneinde rekening te houden met de ervaring die met de toepassing van deze Verordening wordt opgedaan, kan de Commissie door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17, wijzigingen in bijlage II aanbrengen.~~

~~109.~~ De lidstaten moeten, overeenkomstig dit artikel, ook gegevens verzamelen en rapporteren over ~~inschrijvingen~~ 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.

↓ 510/2011 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 89

Bijdrage voor overtollige emissies

1. Voor ~~het elk~~ kalenderjaar ~~van 1 januari tot en met 31 december 2014 en alle volledige kalenderjaren daarna~~ legt de Commissie aan fabrikanten of, in voorkomend geval, groepsbeheerders een bijdrage voor overtollige emissies op wanneer hun specifieke CO₂-emissies hoger liggen dan hun specifieke emissiedoelstelling.
2. De in lid 1 vermelde bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formules:
 - ~~a) Van 2014 tot en met 2018~~
 - ~~i) Voor overtollige emissies van meer dan 3 g CO₂/km:~~
~~((Overtollige emissies – 3 g CO₂/km) × 95 EUR + 45 EUR) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.~~
 - ~~ii) Voor overtollige emissies van meer dan 2 g CO₂/km maar niet meer dan 3 g CO₂/km:~~
~~((Overtollige emissies – 2 g CO₂/km) × 25 EUR + 20 EUR) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.~~
 - ~~iii) Voor overtollige emissies van meer dan 1 g CO₂/km maar niet meer dan 2 g CO₂/km:~~
~~((Overtollige emissies – 1 g CO₂/km) × 15 EUR + 5 EUR) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.~~
 - ~~iv) Voor overtollige emissies van niet meer dan 1 g CO₂/km:~~
~~(Overtollige emissies × 5 EUR) × het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.~~
 - ~~b) Vanaf 2019:~~
~~(Overtollige emissies × 95 EUR) × het aantal ~~nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen~~ 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 ~~12~~11 goedgekeurde innoverende technologieën — hoger ligt dan zijn specifieke emissiedoelstelling in het kalenderjaar of het gedeelte daarvan waarop de eis van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen, en
- "aantal ~~nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen~~ 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 ~~ingeschreven~~ geregistreerd overeenkomstig de in artikel 4, lid 3, uiteengezette introductiecriteria.

~~3. De Commissie stelt gedetailleerde regelingen vast voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies als bedoeld in lid 1 van dit artikel. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.~~

~~4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.~~

↓ 443/2009 (aangepast)

~~Artikel 9~~

~~Bijdrage voor overtollige emissies~~

~~1. Wanneer de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling voor het desbetreffende jaar, zal de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies opleggen aan de fabrikant of, in het geval van een groep, aan de beheerder van de groep.~~

~~2. De in lid 1 vermelde bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formules:~~

~~a) van 2012 tot 2018:~~

~~i) als de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met meer dan 3 g CO₂/km overschrijden:~~

~~$$((\text{overtollige emissies} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's};$$~~

~~ii) als de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met meer dan 2 g CO₂/km, maar niet meer dan 3 g CO₂/km overschrijden:~~

~~$$((\text{overtollige emissies} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's};$$~~

~~iii) als de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met meer dan 1 g CO₂/km, maar niet meer dan 2 g CO₂/km overschrijden:~~

~~((overtollige emissies — 1 g CO₂/km) × 15 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 5 EUR/g CO₂/km) × aantal nieuwe personenauto's;~~

~~iv) als de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met niet meer dan 1 g CO₂/km overschrijden;~~

~~(overtollige emissies × 5 EUR/g CO₂/km) × aantal nieuwe personenauto's;~~

~~b) vanaf 2019:~~

~~(overtollige emissies × 95 EUR/g CO₂/km) × aantal nieuwe personenauto's.~~

~~Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "overtollige emissies", bepaald overeenkomstig artikel 4, verstaan: het aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke emissies van de fabrikant — rekening houdend met de vermindering van de CO₂-emissies als gevolg van goedgekeurde innoverende technologie — hoger ligt dan zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat kalenderjaar, afgerond tot drie cijfers na de komma; en wordt onder "aantal nieuwe personenauto's" verstaan: het aantal door de fabrikant geproduceerde nieuwe personenauto's die in dat jaar zijn geregistreerd overeenkomstig de in artikel 4 uiteengezette introductiecriteria.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 7

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 ~~1514~~, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

↓ 443/2009 (aangepast)

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

Artikel 10

Publicatie van de prestaties van de fabrikanten

~~1. Uiterlijk 31 oktober van elk jaar en beginnende in 2011 publiceert de Commissie een lijst waarin voor elke fabrikant het volgende wordt vermeld:~~

~~a) zijn specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar;~~

~~b) zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;~~

~~e) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar;~~

~~d) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle nieuwe personenauto's in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar, en~~

~~e) de gemiddelde massa van alle nieuwe personenauto's in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar.~~

~~2. Met ingang van 31 oktober 2013 moet op de in lid 1 vermelde lijst ook worden vermeld of de fabrikant tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.~~

↓ 510/2011 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel ~~109~~

Publicatie van de prestaties van de fabrikanten

1. Uiterlijk op 31 oktober ~~2013 en op 31 oktober~~ van elk ~~daaropvolgend~~ jaar publiceert de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen een lijst waarin ~~voor elke fabrikant~~ het volgende wordt vermeld:
 - a) voor elke fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar;
 - b) voor elke fabrikant zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;
 - c) het verschil tussen ~~zijn de~~ gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar;
 - d) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie ~~ingeschreven~~ geregistreeerde 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 ~~ingeschreven~~ geregistreeerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
-

↓ nieuw

- f) de gemiddelde testmassa van alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie geregistreeerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.
-

↓ 510/2011 (aangepast)

2. ~~Met ingang van 31 oktober 2015~~ Op de in lid 1 bedoelde lijst wordt ~~op de in lid 1 bedoelde lijst~~ ook vermeld of de fabrikant tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.
-

↓ nieuw

3. Voor bekendmaking uiterlijk op 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 doelstellingen 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.

↓ 510/2011 (aangepast)
 ⇒ nieuw

Artikel ~~11~~10

Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

1. Een fabrikant kan een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling aanvragen als per kalenderjaar minder dan 10 000 nieuwe personenauto's of 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van deze fabrikant in de Unie worden ~~ingeschreven~~ geregistreerd , als 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 ~~ingeschreven~~ 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 hoogstens vijf kalenderjaren toegestaan ⇒ en kan worden vernieuwd ⇐. 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 ~~masse~~ ⇒ testmassa ⇐ en de specifieke CO₂-emissies van die personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen voertuigen, en
 - d) een specifieke emissiedoelstelling die 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 de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling 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 licht bedrijfsvoertuig, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant.

⇒ De aanvraag wordt uiterlijk op 31 oktober van het eerste jaar waarin de afwijking geldt, ingediend. ⇐

~~4. 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.~~

~~5. Als de Commissie op basis van de in lid 4 vermelde kennisgeving of om andere redenen beslist dat een fabrikant niet langer in aanmerking komt voor de afwijking, trekt zij de afwijking met ingang van 1 januari van het volgende kalenderjaar in en stelt zij de fabrikant daarvan in kennis.~~

~~6. Als de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling niet haalt, legt de Commissie de fabrikant de in artikel 9 bedoelde bijdrage voor overtollige emissies op.~~

~~7. De Commissie stelt regelingen ter aanvulling van de leden 1 tot en met 6 van dit artikel vast, onder meer voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, voor de inhoud van de aanvragen alsmede de inhoud en beoordeling van de programma's voor de beperking van de specifieke CO₂-emissies, door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17.~~

~~8. Aanvragen voor een afwijking met inbegrip van de informatie ter ondersteuning ervan, kennisgevingen overeenkomstig lid 4, intrekkingen overeenkomstig lid 5 of oplegging van de bijdrage voor overtollige emissie overeenkomstig lid 6, alsmede handelingen die worden vastgesteld overeenkomstig lid 7, worden ter beschikking gesteld van het publiek, met inachtneming van Verordening (EG) nr. 1049/2001 van 30 mei 2001 van het Europees Parlement en de Raad inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (aangepast)

⇒ nieuw

Artikel 11

Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

~~1. Een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling kan worden aangevraagd door een fabrikant, waarvan per kalenderjaar minder dan 10 000 nieuwe personenauto's in de Gemeenschap worden geregistreerd, en~~

- ~~a) geen deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, of~~
- ~~b) die deel uitmaakt van een groep van verbonden ondernemingen die in totaal goed is voor minder dan 10 000 in de Gemeenschap geregistreerde nieuwe personenauto's per kalenderjaar, of~~
- ~~e) 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 kan hoogstens voor vijf kalenderjaren worden toegekend. De aanvraag moet bij de Commissie worden ingediend en de volgende informatie bevatten:~~

⁴⁴ PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

- ~~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, inclusief de massa en de specifieke CO₂-emissies van die personenauto's, en~~
- ~~d) een specifieke emissiedoelstelling die 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 van auto.~~

~~3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief van het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type van auto, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant.~~

4. Een aanvraag voor een afwijking van de overeenkomstig bijlage I \Rightarrow , deel A, punten 1 tot en met 4, \Leftarrow berekende specifieke emissiedoelstelling 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 Gemeenschap geregistreerde 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;

↓ 333/2014 art. 1, punt 8, onder b) (aangepast)

~~b) als de toepassing geschiedt volgens bijlage I, punt 1, onder a) en b), een doelstelling die een vermindering met 25 % is van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007 of, als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een vermindering met 25 % is van het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van deze ondernemingen in 2007;~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 8, onder c)

~~b) als de toepassing geschiedt volgens bijlage I, punt 1, onder e), een doelstelling die 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.~~

↓ 443/2009

Als geen informatie over de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, bepaalt de Commissie een equivalente verminderingdoelstelling op basis van de best beschikbare technologie voor de vermindering 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. Deze doelstelling wordt door de aanvrager voor de toepassing van punt b) gebruikt.

De Commissie kent de fabrikant een afwijking toe wanneer 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 de specifieke emissiedoelstelling niet haalt, legt de Commissie de fabrikant de in artikel 98 bedoelde bijdrage voor overtollige emissies op.

↓ 333/2014 art. 1, punt 8, onder d)

8. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel ~~14 bis~~ 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.

↓ 443/2009

9. Aanvragen voor een afwijking met inbegrip van de informatie ter ondersteuning ervan, inkennisstellingen 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 Raad ~~van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie~~⁴⁵.

Artikel ~~114~~

Eco-innovaties

⁴⁵ Verordening (EG) nr. 1049/2001/EG 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 (PBL 145 van 31.5.2001, blz. 43).

↓ 333/2014 art. 1, punt 9,
onder a)
⇒ nieuw

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie 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 technologieën aan de vermindering van de
⇒ gemiddelde ⇐ specifieke emissiedoelstelling ⇒ emissies ⇐ van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen.

↓ nieuw

De Commissie kan het maximum met ingang van 2025 aanpassen. Die aanpassingen vinden door middel van uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 16 plaats.

↓ 443/2009 (aangepast)
→₁ 333/2014 art. 1, punt 9,
onder b) (aangepast)
⇒ nieuw

2. →₁ 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. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel ~~1514~~, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. ← Deze gedetailleerde bepalingen zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologie:

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) ~~of~~ ☒ 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 ~~Gemeenschapswetgeving~~ ☒ wetgeving van de Unie ☒. ⇒ Met ingang van 1 januari 2025 is dit criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen. ⇐

↓ 333/2014 art. 1, punt 9, onder c)

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.

↓ 443/2009

4. De Commissie attesteert de gerealiseerde vermindering op basis van de in lid 2 vastgestelde criteria.

↓ 510/2011 (aangepast)

Artikel 12

Eco-innovaties

↓ 253/2014 art. 1, punt 4, onder a) (aangepast)

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

~~De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen.~~

↓ 253/2014 art. 1, punt 4, onder b) (aangepast)

~~2. Uiterlijk op 31 december 2012 stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure ter goedkeuring van de innoverende technologieën of innoverende technologiepakketten als bedoeld in lid 1. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Deze gedetailleerde bepalingen zijn in overeenstemming met de bepalingen uit hoofde van artikel 12, lid 2, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologieën:~~

↓ 510/2011 (aangepast)

- ~~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;~~
- ~~e) de innoverende technologieën mogen niet vallen onder de CO₂-meting volgens de standaardtestcyclus, noch onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 van Verordening (EG) nr. 443/2009 bedoelde extra vermindering met 10 g CO₂/km te halen, en mogen niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de Uniewetgeving.~~

~~3. Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie 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, wordt in het rapport melding gemaakt van deze interactie en 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.~~

↓ nieuw

Artikel 12

Werkelijke CO₂-emissies en werkelijk brandstofverbruik

1. De Commissie houdt toezicht op en beoordeelt de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 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. Daarom zorgt de Commissie ervoor dat er al naargelang het geval van fabrikanten of nationale autoriteiten gedegen gegevens over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen beschikbaar zijn, rekening houdend met relevante bepalingen betreffende gegevensbescherming.
 3. De Commissie kan de in dit artikel bedoelde maatregelen door middel van uitvoeringshandelingen volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vaststellen.
-

↓ 443/2009 (aangepast)

Artikel 13

~~Beoordeling en rapportering~~ ☒ Aanpassing van M₀ en TM₀ ☒

~~1. In 2010 dient de Commissie bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag in waarin de voortgang wordt beoordeeld die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de communautaire geïntegreerde benadering ter beperking van de CO₂-emissies van lichte voertuigen.~~

↓ nieuw

1. De in bijlage I, delen A en B, bedoelde waarden M_0 en TM_0 worden als volgt aangepast:

↓ 443/2009 (aangepast)

⇒ nieuw

2. a) ~~Uiterlijk 31 oktober 2014, 2020 en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen om wordt de in bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 5, bedoelde waarde M_0 waarnaar hierin wordt verwezen aan te passen 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;~~

↓ nieuw

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.

↓ 443/2009

~~Deze maatregelen treden voor het eerst in werking op 1 januari 2016 en vervolgens om de drie jaar.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 10,
onder a) (aangepast)

2. De Commissie neemt ~~deze~~ in lid 1 bedoelde maatregelen aan door middel van ~~een~~ gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel ~~1614 bis~~.

↓ 510/2011

Artikel ~~1314~~

Toetsing en rapportering

↴ nieuw

1. In 2024 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, indien nodig samen met een voorstel tot wijziging van de verordening. In dit verslag komen onder andere de volgende onderwerpen aan de orde: de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 bepaalde CO²-emissie- en brandstofverbruikswaarden, de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en de oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶ verslag is uitgebracht.

↓ 253/2014 art. 1, punt 5,
onder a) (aangepast)

~~1. Uiterlijk op 31 december 2015 evalueert de Commissie deze verordening, in het bijzonder de daarin bepaalde specifieke emissiedoelstellingen en modaliteiten teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen voor de periode na 2020. De vaststelling van het vereiste reductiepercentage dient in overeenstemming te zijn met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie en de gevolgen voor de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reductietechnologieën voor lichte bedrijfsvoertuigen. De Commissie dient bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van die evaluatie. Dat verslag bevat, zo nodig, passende voorstellen voor het wijzigen van deze verordening, onder andere met het oog op het mogelijk vaststellen van een realistische en haalbare doelstelling op basis van een alomvattende effectbeoordeling betreffende het concurrerend blijven van de industrie in lichte bedrijfsvoertuigen en de daarvan afhankende bedrijfstakken. De Commissie zorgt er bij het opstellen van de desbetreffende voorstellen voor dat deze uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk, sociaal billijk en duurzaam zijn.~~

⁴⁶ 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).

↓ 510/2011 (aangepast)

~~2. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad tegen 2014 zo nodig een voorstel voor om voertuigen van de categorieën N₂ en M₂, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2610 kg, en van voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007, met het oog op het halen van de langetermijndoelstelling vanaf 2020 ook in deze verordening op te nemen.~~

~~3. De Commissie publiceert tegen 2014, nadat een effectbeoordeling is uitgevoerd, een rapport over de beschikbaarheid van gegevens over voetafdruk en laadvermogen en over het gebruik daarvan als nuttige parameters met het oog op de vaststelling van specifieke emissiedoelstellingen en dient, indien nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om bijlage I overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure te wijzigen.~~

~~5. Uiterlijk op 31 oktober 2016, en vervolgens om de drie jaar, wijzigt de Commissie bijlage I door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17, teneinde de waarde M₀ waarnaar in die bijlage wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren.~~

~~Deze aanpassingen treden voor het eerst in werking op 1 januari 2018 en vervolgens om de drie jaar.~~

~~4. Uiterlijk 31 december 2011 voert de Commissie een procedure in om representatieve waarden voor de CO₂-emissies, brandstofefficiëntie en de massa van voltooide voertuigen te verkrijgen en zorgt er daarbij voor dat de fabrikant van het basisvoertuig tijdig toegang heeft tot de massa en tot de specifieke CO₂-emissies van het voltooide voertuig.~~

~~6. De Commissie neemt de lichte bedrijfsvoertuigen op in de herziening van de procedures voor het meten van CO₂-emissies overeenkomstig artikel 13, lid 3, van Verordening (EG) nr. 443/2009.~~

~~De Commissie neemt de lichte bedrijfsvoertuigen op in de herziening van Richtlijn 2007/46/EG overeenkomstig artikel 13, lid 4, van Verordening (EG) nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (aangepast)

⇒ nieuw

~~32. Vanaf 2012 voert de~~ De Commissie ⇒ houdt rekening met de overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, ⇐ een impactbeoordeling uit om uiterlijk in 2014 overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 de procedures voor de meting van CO₂-emissies als bepaald in die Verordening te ⊗ (EG) nr. 715/2007 ⊗ herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de reële ⇒ werkelijke ⇐ prestaties van auto's op het gebied van CO₂-emissies ⊗ van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen ⊗ adequaat weerspiegelen en om de goedgekeurde innoverende technologieën als gedefinieerd in artikel 12, die in de testeyclus kunnen worden weerspiegeld, op te nemen. De Commissie zorgt ervoor dat de procedures vervolgens geregeld worden herzien.

↓ 443/2009 (aangepast)

~~4. Uiterlijk in 2010 herziet de Commissie Richtlijn 2007/46/EG, zodat elk(e) type/variant/uitvoering overeenkomt met een uniek pakket innoverende technologie.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 10, onder c) (aangepast)

~~5. Uiterlijk op 31 december 2015 evalueert de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen, en de daarin vervatte modaliteiten, alsook de andere elementen van deze verordening, met inbegrip van de vraag of een nutsparameter nog nodig is en of de massa dan wel de voetafdruk de meest duurzame nutsparameter is, teneinde de CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe personenauto's vast te stellen voor de periode na 2020. De beoordeling van het vereiste reductiepercentage is in dat opzicht in overeenstemming met de langetermijnklimaatdoelstellingen van de Unie en de gevolgen voor de ontwikkeling van kosteneffectieve CO₂-reductietechnologieën voor voertuigen. De Commissie dient bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van die evaluatie. Dat verslag bevat passende voorstellen voor het wijzigen van deze verordening, met inbegrip van het mogelijk vaststellen van een realistische en haalbare doelstelling, op basis van een alomvattende effectbeoordeling die het blijvend concurrentievermogen van de auto-industrie en de daarvan afhankende bedrijfstakken mee in rekening brengt. Bij het opstellen van de desbetreffende voorstellen zorgt de Commissie ervoor dat zij uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk, sociaal billijk en duurzaam zijn.~~

↓ 443/2009 (aangepast)

~~6. De Commissie publiceert uiterlijk in 2014, aansluitend op een effectbeoordeling, een rapport over de beschikbaarheid van gegevens over de voetafdruk en zijn gebruik als parameter om het nut van een voertuig te beschrijven voor de vaststelling van specifieke emissiedoelstellingen en dient, indien nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om bijlage I te wijzigen.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 10, onder d) (aangepast)
⇒ nieuw

~~73.~~ De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de correlatieparameters die nodig zijn om eventuele veranderingen weer te geven in de ~~regelgevende~~ gereguleerde testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies bedoeld in ~~in~~ de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008 ~~⇒~~ en, indien van toepassing, (EU) 2017/1151 ~~⇐~~. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel ~~14~~ 15, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.

De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel ~~16~~ 14 bis, tot aanpassing van de formules in bijlage I, met gebruikmaking van de krachtens de eerste alinea 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.

↓ 253/2014 art. 1, punt 5, onder b)

~~De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de correlatieparameters die nodig zijn om eventuele veranderingen weer te geven in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies die is vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie⁴⁷. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.~~

~~De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 15 en met inachtneming van de in de artikelen 16 en 17 vervatte voorwaarden, gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het aanpassen van de in bijlage I opgenomen formules door gebruik te maken van de krachtens de eerste alinea vastgestelde methode, waarbij wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedures van vergelijkbare strengheid zijn.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 11 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 1514

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij [artikel ~~937~~] van ~~Beschikking nr. 280/2004/EG~~ ☒ [Verordening (EU) [...]] ☒ van het Europees Parlement en de Raad⁴⁸ ⇒⁴⁹ ⇐ ingestelde Comité ~~klimaatverandering~~ ☒ van de energie-unie ☒. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

⁴⁷ ~~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).~~

⁴⁸ ~~Beschikking nr. 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 betreffende een bewakingsstelsel voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 1).~~

⁴⁹ ~~Verordening (EU) [.../.../] van het Europees Parlement en de Raad betreffende de governance van de energie-unie (PB L ..., ...).~~

⁵⁰ ~~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).~~

3. Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

↓ 510/2011 (aangepast)

~~Artikel 14~~

Comitéprocedure

~~1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 9 van Beschikking nr. 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 betreffende een bewakingssysteem voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto ingestelde comité klimaatverandering⁵¹. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.~~

~~2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.~~

↓ 253/2014 art. 1, punt 6
(aangepast)

~~2 bis. Indien het in lid 1 bedoelde comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.~~

↓ 333/2014 art. 1, punt 12
(aangepast)
⇒ nieuw

~~Artikel 14 bis 16~~

Uitoefening van de delegatie

~~1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.~~

~~21. De in artikel 78, lid 79, tweede alinea, artikel 1011, lid 8, ⇒ artikel 11, lid 1, vierde alinea, ⇐ artikel 13, lid 2, derde alinea, en artikel 1413, lid 37, tweede alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt ⇒ met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening] voor onbepaalde tijd ⇐ aan de Commissie toegekend voor een periode van vijf jaar met ingang van 8 april 2014. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.~~

⁵¹ PB L 49 van 19.2.2004, blz. 1.

- ~~32.~~ Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel ~~78~~, lid ~~79~~, tweede alinea, artikel ~~1044~~, lid 8, ⇒ artikel 11, lid 1, vierde alinea, ⇐ artikel 13, lid 2, ~~derde alinea~~, en artikel ~~1443~~, lid ~~37~~, tweede alinea, 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.
- ~~43.~~ Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
- ~~54.~~ Een overeenkomstig artikel ~~78~~, lid ~~79~~, tweede alinea, artikel ~~1044~~, lid 8, ⇒ artikel 11, lid 1, vierde alinea, ⇐ artikel 13, lid 2, ~~derde alinea~~, en artikel ~~1443~~, lid ~~37~~, tweede alinea, 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.

↓ 510/2011 (aangepast)

~~1. De bevoegdheid tot vaststelling van de gedelegeerde handelingen bedoeld in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 7, artikel 13, lid 5, en artikel 13, lid 6, vierde alinea, wordt aan de Commissie verleend voor een termijn van vijf jaar te rekenen van 3 juni 2011. De Commissie stelt uiterlijk zes maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag over de gedelegeerde bevoegdheid op. De bevoegdheidsdelegatie wordt automatisch verlengd met termijnen van dezelfde duur, tenzij het Europees Parlement of de Raad de bevoegdheid intrekt overeenkomstig artikel 16.~~

~~2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.~~

~~3. De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt de Commissie verleend onder de in de artikelen 16 en 17 gestelde voorwaarden.~~

~~Artikel 16~~

~~Intrekking van de bevoegdheidsdelegatie~~

~~1. De bevoegdheidsdelegatie bedoeld in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 7, artikel 13, lid 5, en artikel 13, lid 6, vierde alinea, kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken.~~

~~2. De instelling die een interne procedure is begonnen om te besluiten of zij de bevoegdheidsdelegatie wenst in te trekken, streeft ernaar de andere instelling en de Commissie hiervan binnen een redelijke tijd voordat het definitieve besluit wordt genomen op de hoogte te brengen en geeft daarbij aan welke gedelegeerde bevoegdheden mogelijk worden ingetrokken en waarom.~~

~~3. Het besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheid die in het besluit wordt vermeld. Het besluit treedt onmiddellijk in werking of op een latere datum~~

~~die in het besluit wordt vermeld. Het laat de geldigheid van de reeds in werking zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. Het wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.~~

~~Artikel 17~~

~~Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen~~

~~1. Het Europees Parlement of de Raad kunnen tegen een gedelegeerde handeling bezwaar maken binnen een termijn van twee maanden te rekenen vanaf de datum van kennisgeving.~~

~~Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad wordt deze termijn met twee maanden verlengd.~~

~~2. Indien bij het verstrijken van de in lid 1 genoemde termijn het Europees Parlement noch de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, wordt deze bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en treedt zij in werking op de daarin vermelde datum.~~

~~Indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie heeft meegedeeld voornemens te zijn geen bezwaar te maken, kan de gedelegeerde handeling vóór het verstrijken van de termijn worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en in werking treden.~~

~~3. Als het Europees Parlement of de Raad binnen de in lid 1 genoemde periode bezwaar maakt tegen de gedelegeerde handeling, treedt die niet in werking. De instelling die bezwaar maakt, motiveert haar bezwaar tegen de gedelegeerde handeling.~~

↓ nieuw

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 uitvoeringshandelingen vast om de procedures vast te stellen voor de controle van de conformiteit van in gebruik zijnde lichte voertuigen wat betreft de gecertificeerde CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden.

↓ 443/2009 (aangepast)

Artikel ~~15~~18

Intrekking

~~Beschikking nr. 1753/2000/EG wordt ingetrokken met ingang van 1 januari 2010.~~

~~De artikelen 4, 9 en 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG blijven echter van kracht tot de Commissie een verslag over de controlegegevens voor het kalenderjaar 2009 heeft ingediend bij het Europees Parlement.~~

↓ nieuw

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.

↓ 443/2009 (aangepast)

⇒ nieuw

Artikel ~~16~~19

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de ~~derde~~ ☒ twintigste ☒ dag na ~~haar~~ ☒ 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

**FINANCIËEL MEMORANDUM VOOR VOORSTELLEN DIE UITSLUITEND
GEVOLGEN HEBBEN VOOR DE ONTVANGSTENZIJDEN VAN DE BEGROTING**

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

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 (herschikking).

2. BEGROTINGSONDERDELEN

Hoofdstuk en artikel: Hoofdstuk 7 1 — Geldboeten en dwangsommen, begrotingsonderdeel 7 1 9 1 — Andere geldboeten en dwangsommen zonder specifieke bestemming

Begroot bedrag voor het betrokken jaar: p.m. (zie punt 5)

3. FINANCIËLE GEVOLGEN

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen
- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de uitgaven maar wel voor de ontvangsten, namelijk:

(in miljoenen euro's, tot op 1 decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten ⁵²
Hoofdstuk 7 1 — Geldboeten en dwangsommen, begrotingsonderdeel 7 1 9 1 — Andere geldboeten en dwangsommen zonder specifieke bestemming	p.m. (zie punt 5)

4. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet alleen wordt, om fraude en onregelmatigheden te voorkomen, het Financieel Reglement toegepast, ook zullen als onderdeel van de jaarlijkse monitoring- en rapporteringsprocedure kwaliteitscontroles en verificaties van de ingediende gegevens worden uitgevoerd.

5. ANDERE OPMERKINGEN

Wanneer de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling, legt de Commissie overeenkomstig artikel 8 van het voorstel aan de fabrikant of, in het geval van een groep, aan de beheerder van de groep een bijdrage voor overtollige emissies op. Deze procedure is in overeenstemming met artikel 9, lid 1, van

⁵² Voor traditionele eigen middelen (landbouwrechten, suikerheffingen en douanerechten) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

Verordening (EG) nr. 443/2009⁵³ en met artikel 9, lid 1, van Verordening (EU) nr. 510/2011⁵⁴; deze verordeningen zijn momenteel van kracht en worden samengevoegd en vervangen door de nieuwe wetgeving. De methoden voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies zijn vastgesteld bij Besluit 2012/100/EU van de Commissie⁵⁵ en Besluit 2012/99/EU van de Commissie⁵⁶.

Aangezien er uitsluitend inkomsten zullen zijn indien een fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling overschrijdt, is het niet mogelijk te voorzien of er inkomsten zullen zijn en, zo ja, te bepalen hoe groot die zullen zijn.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>