



Brussel, 16 februari 2023  
(OR. en)

6421/23

---

---

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

---

---

**CODEC 188  
CLIMA 75  
ENV 132  
TRANS 59  
MI 111  
PE 11**

## **INFORMATIEVE NOTA**

---

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO <sub>2</sub> -emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie - Resultaat van de eerste lezing van het Europees Parlement (Straatsburg, 13-16 februari 2023)

---

### **I. INLEIDING**

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 294 VWEU en de Gemeenschappelijke verklaring over de wijze van uitvoering van de medebeslissingsprocedure<sup>1</sup> hebben de Raad, het Europees Parlement en de Commissie een aantal informele contacten gehad om over dit dossier een akkoord in eerste lezing te bereiken.

In dit verband heeft de rapporteur, Jan HUITEMA (Renew, NL), namens de Commissie milieu-beheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI) een compromisamendement (nr. 131) op het bovengenoemde voorstel voor een verordening ingediend. Over dit amendement is tijdens de hierboven genoemde informele contacten overeenstemming bereikt.

Ook de ID-Fractie heeft een amendement ingediend (nr. 132).

---

<sup>1</sup> PB C 145 van 30.6.2007, blz. 5.

## II. STEMMING

Bij de stemming op 14 februari 2023 heeft de plenaire vergadering het compromisamendement (nr. 131) op het bovengenoemde voorstel voor een verordening aangenomen. Er zijn geen andere amendementen aangenomen. Het geamendeerde Commissievoorstel vormt het standpunt van het Parlement in eerste lezing, dat in de wetgevingsresolutie in de bijlage bij deze nota is opgenomen<sup>2</sup>.

Het standpunt van het Parlement is conform wat eerder door de instellingen is overeengekomen. De Raad zou dan ook met het standpunt van het Parlement moeten kunnen instemmen.

Vervolgens kan de wetgevingshandeling worden vastgesteld in de versie van het standpunt van het Parlement.

---

---

<sup>2</sup> In het standpunt van het Parlement (in de wetgevingsresolutie) zijn de bij de amendementen aangebrachte wijzigingen in het Commissievoorstel aangegeven. Toevoegingen aan de tekst van de Commissie zijn *vetgedrukt en gecursiveerd*. Het symbool "■" staat voor geschrapte tekst.

## **CO<sub>2</sub>-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen**

**Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 14 februari 2023 over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))**

**(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2021)0556),
- gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C9-0322/2021),
- gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien het gemotiveerd advies dat in het kader van protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is uitgebracht door de Ierse Senaat en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
- gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 19 januari 2022<sup>1</sup>,
- gezien het advies van het Comité van de Regio's van 27 januari 2022<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 194 van 12.5.2022, blz. 81.

<sup>2</sup> PB C 270 van 13.7.2022, blz. 38.

- gezien het overeenkomstig artikel 74, lid 4, van zijn Reglement door de bevoegde commissie goedgekeurde voorlopig akkoord en de door de vertegenwoordiger van de Raad bij brief van 16 november 2022 gedane toezegging om het standpunt van het Europees Parlement overeenkomstig artikel 294, lid 4, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie goed te keuren,
  - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
  - gezien de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme,
  - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A9-0150/2022),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast<sup>3</sup>;
  2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie, alsmede aan de nationale parlementen.

---

<sup>3</sup> Dit standpunt vervangt de amendementen die zijn aangenomen op 8 juni 2022 (Aangenomen teksten, P9\_TA(2022)0234).

**P9\_TC1-COD(2021)0197**

**Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 14 februari 2023 met het oog op de vaststelling van Verordening (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 194 van 12.5.2022, blz. 81.

<sup>2</sup> PB C 270 van 13.7.2022, blz. 38.

<sup>3</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 14 februari 2023.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Overeenkomst van Parijs<sup>4</sup>, die op 12 december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (*United Nations Framework Convention on Climate Change* - UNFCCC) is ondertekend (de “Overeenkomst van Parijs”), is op 4 november 2016 in werking getreden. De partijen bij de Overeenkomst van Parijs kwamen overeen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het pre-industriële niveau te houden, en ernaar te blijven streven de temperatuurstijging tot 1,5 °C boven het pre-industriële niveau te beperken. ***Die toezegging is bekrachtigd met de goedkeuring, in het kader van het UNFCCC, van het klimaatakkoord van Glasgow op 13 november 2021, waarin de Conferentie van de Partijen bij het UNFCCC die als vergadering van de Partijen bij de Overeenkomst van Parijs fungeert, erkent dat de gevolgen van de klimaatverandering veel geringer zullen zijn bij een temperatuurstijging van 1,5 °C vergeleken bij 2 °C, en waarin zij besluit de inspanningen voort te zullen zetten om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5 °C.***
- (2) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs staan centraal in de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal (***“de Europese Green Deal”***). ***Het Europees Parlement pleitte in zijn resolutie van 15 januari 2020 over de Europese Green Deal<sup>5</sup> voor de noodzakelijke transitie naar een klimaatneutrale samenleving tegen uiterlijk 2050 en kondigde in zijn resolutie van 28 november 2019 een noodtoestand op het gebied van klimaat en milieu af<sup>6</sup>.*** In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid en het economisch welzijn van de burgers van de Unie, is de Europese Green Deal alleen maar noodzakelijker en waardevoller geworden.

---

<sup>4</sup> PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.

<sup>5</sup> PB C 270, 7.7.2021, blz. 2.

<sup>6</sup> PB C 232 van 16.6.2021, blz. 28.

- (3) De Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de Unie tussen nu en 2050, en stelt een nieuwe groeistrategie vast **die gericht is op de omvorming van de Unie tot een eerlijke en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, met vitale industrieën die wereldwijd de toon blijven aangeven in hun segment en stuwende krachten achter innovatie blijven, en tegelijkertijd voor goedbetaalde werkgelegenheid van goede kwaliteit zorgen in de Unie.** De Green Deal moet het natuurlijk kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten. **Het in Besluit (EU) 2022/591 van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup> vervatte achtste milieuactieprogramma, dat in 2030 afloopt, versterkt in dat kader de doelstelling om de groene transitie naar een klimaatneutrale, duurzame, gifvrije, hulpbronnenefficiënte, op hernieuwbare energie gebaseerde, veerkrachtige en concurrerende circulaire economie op een rechtvaardige, billijke en inclusieve manier te versnellen en de staat van het milieu te beschermen, te herstellen en te verbeteren door de reeks maatregelen en initiatieven die in het kader van de Europese Green Deal zijn aangekondigd, te steunen en uit te bouwen.** Tegelijkertijd raakt de transitie vrouwen en mannen op een andere manier en heeft deze met name gevolgen voor bepaalde achtergestelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. **Bovendien zal de transitie de regio's van de Unie op verschillende manieren raken, en met name structureel achtergestelde, perifere en ultraperifere gebieden het zwaarst.** Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en dat niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

---

<sup>7</sup> Besluit (EU) 2022/591 van het Europees Parlement en de Raad van 6 april 2022 betreffende een algemeen milieuactieprogramma voor de Europese Unie voor de periode tot en met 2030 (PB L 114 van 12.4.2022, blz. 22).

- (4) De Unie heeft zich er in de geactualiseerde nationaal bepaalde bijdrage die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend, toe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van de niveaus van 1990.
- (5) Door de vaststelling van Verordening (EU) **2021/1119** van het Europees Parlement en de Raad<sup>8</sup> heeft de Unie de doelstelling **om de netto-emissies uiterlijk in 2050 tot nul terug te brengen en het streven om daarna negatieve emissies te verwezenlijken** in wetgeving vastgelegd. Bij die verordening is ook het bindende streefcijfer van de Unie inzake een reductie van de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) in de Unie met **ten minste 55 %** ten opzichte van de niveaus van 1990, vastgelegd.
- (6) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen. **De vervoersector is de enige sector waarin de emissies sinds 1990 zijn toegenomen. Hieronder valt ook het wegvervoer door lichte en zware bedrijfsvoertuigen, dat in totaal meer dan 70 % van de totale vervoeremissies uitmaakt. Om klimaatneutraliteit te bereiken, moet de uitstoot van het vervoer tegen 2050 met 90 % zijn afgenomen.**

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) **2021/1119** van het Europees Parlement en de Raad **van 30 juni 2021** tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L **243 van 9.7.2021, blz. 1**).

- (7) *In het kader van de digitale en de groene transitie moet ook de nodige aandacht worden besteed aan de sociale dimensie, zodat mobiliteit voor iedereen betaalbaar en toegankelijk blijft, met name voor forenzen die geen toegang hebben tot hoogwaardig openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen. Ambitieuze CO<sub>2</sub>-normen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zullen naar verwachting het gebruik van emissievrije voertuigen versnellen, de betaalbaarheid ervan verhogen en ook het koolstofvrij maken van de tweedehandsmarkt in alle segmenten versnellen, met grotere voordelen voor consumenten met een laag of middeninkomen. Bij de vaststelling van die normen is het ook belangrijk om rekening te houden met de aanzienlijke economische en sociale gevolgen van de digitale en de groene transities en de noodzaak om de werkgelegenheid te behouden en het concurrentievermogen van de industrie van de Unie op peil te houden.*
- (8) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn noodzakelijk als onderdeel van een samenhangend en consistent kader dat *onontbeerlijk is* voor de verwezenlijking van de algemene doelstelling van de Unie om de nettobroeikasgasemissies te verminderen, *alook om de afhankelijkheid van de Unie van de invoer van fossiele brandstoffen te verminderen. Het is van essentieel belang dat de Commissie met de lidstaten en belanghebbenden uit de industrie samenwerkt om de toeleveringsketen van de kritieke grondstoffen die nodig zijn voor emissievrije en emissiearme voertuigen, veilig te stellen. Dit zal tevens het concurrentievermogen van de Unie-industrie ondersteunen en de strategische autonomie van de Unie versterken.*

- (9) Om de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van de niveaus van 1990, moeten de reductievereisten van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup> voor zowel personenauto's als lichte bedrijfsvoertuigen worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere reducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen aan de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. Zonder ambitieuze maatregelen om broeikasgasemissies in het wegvervoer te verminderen, zouden in andere sectoren grotere emissiereducties nodig zijn, met inbegrip van sectoren waar koolstofarme oplossingen lastiger te vinden zijn.
- (10) De aangescherpte CO<sub>2</sub>-emissiereductievereisten zouden moeten leiden tot een hoger aandeel emissievrije voertuigen dat in de Unie in de handel wordt gebracht, zouden voor consumenten en burgers voordelen moeten opleveren waar het gaat om luchtkwaliteit, **vergroting van de energiezekerheid en -efficiëntie en de daarmee verbonden** energiebesparingen, en zouden ervoor moeten zorgen dat innovatie binnen de waardeketen van de automobielsector behouden blijft. In de mondiale context is het van belang dat de waardeketen van de automobielsector in de Unie een voortrekkersrol speelt in de huidige transitie naar emissievrije mobiliteit. De ambitieuzere normen voor CO<sub>2</sub>-emissiereductie en de bijbehorende streefcijfers voor het gehele wagenpark zijn technologieneutraal. Er zijn en blijven verschillende technologieën beschikbaar om het streefdoel van een volledig emissievrij wagenpark te bereiken. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcel- en andere door waterstof aangedreven voertuigen, en de technologische innovatie zet zich verder voort. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waartoe ook goed presterende plug-in hybride elektrische voertuigen behoren, kunnen een rol blijven spelen in het transitietraject. **In dat verband is het belangrijk om te zorgen voor nauwkeurige en volledige gegevens over de emissieprestaties van die plug-in hybride elektrische voertuigen.**

---

<sup>9</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

***(11) Na raadpleging van de belanghebbenden zal de Commissie een voorstel indienen voor de registratie na 2035 van voertuigen die in overeenstemming met het Unierecht uitsluitend op CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen rijden, buiten het toepassingsgebied van de wagenparknormen, en in overeenstemming met de klimaatneutraliteitsdoelstelling van de Unie.***

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

**(13) *Technologische innovatie is een eerste vereiste voor het koolstofvrij maken van de mobiliteit in de Unie en moet daarom worden ondersteund. Er is reeds aanzienlijke financiering beschikbaar voor innovatie in het mobiliteitsecosysteem via verschillende financieringsinstrumenten van de Unie, met name Horizon Europa – het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie, vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/695 van het Europees Parlement en de Raad<sup>10</sup>, InvestEU, vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/523 van het Europees Parlement en de Raad<sup>11</sup>, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds, het Innovatiefonds, vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup>, en de herstel- en veerkrachtfaciliteit, vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad<sup>13</sup>. De Unie en de lidstaten moeten hun inspanningen ter ondersteuning van publieke en particuliere investeringen in Europees onderzoek en innovatie in de automobielsector voortzetten, onder meer door middel van initiatieven die synergieën binnen de automobielsector bevorderen, zoals de Europese alliantie voor batterijen. Samen met duidelijke regelgevingssignalen zullen die inspanningen investeringsbesluiten van fabrikanten ondersteunen en aanmoedigen, het Europese technologische leiderschap in die sector in stand houden, bijdragen aan de ontwikkeling van industriële excellentie op het gebied van de technologieën van de toekomst in de Unie en de duurzaamheid en het concurrentievermogen van haar industriële basis op lange termijn waarborgen.***

---

<sup>10</sup> Verordening (EU) 2021/695 van het Europees Parlement en de Raad van 28 april 2021 tot vaststelling van Horizon Europa — het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie, tot vaststelling van de regels voor deelname en verspreiding en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1290/2013 en (EU) nr. 1291/2013 (PB L 170 van 12.5.2021, blz. 1).

<sup>11</sup> Verordening (EU) 2021/523 van het Europees Parlement en de Raad van 24 maart 2021 tot vaststelling van het InvestEU-programma en tot wijziging van Verordening (EU) 2015/1017 (PB L 107 van 26.3.2021, blz. 30).

<sup>12</sup> 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 en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

<sup>13</sup> Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17).

(14) De doelstellingen in de herziene CO<sub>2</sub>-prestatienormen moeten vergezeld gaan van een strategie van de Unie om de uitdagingen **te ondervangen die voortkomen uit** de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen en aanverwante technologieën – **waarbij de specifieke kenmerken van afzonderlijke lidstaten in beschouwing moeten worden genomen** –, alsook de behoefte aan bij- en omscholing van werknemers in de sector en de economische diversificatie en omvorming van activiteiten, **met behoud van het werkgelegenheidsniveau in de automobielsector in de Unie. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de gevolgen die deze transitie zal hebben voor micro-, kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) in de toeleveringsketen van de automobielsector en voor getroffen regio's en gemeenschappen die mogelijk kwetsbaarder zijn als gevolg van de aanwezigheid van een intensieve automobielsector.** Waar passend moet financiële steun op het niveau van de Unie en de lidstaten worden overwogen om particuliere investeringen aan te trekken, onder meer via het Europees Sociaal Fonds Plus, vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/1057 van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup>, het Fonds voor een rechtvaardige transitie, vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/1056 van het Europees Parlement en de Raad<sup>15</sup>, het Innovatiefonds, **het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds**, de herstel- en veerkrachtfaciliteit en andere instrumenten van het meerjarig financieel kader dat is opgenomen in Verordening (EU, Euratom) 2020/2093<sup>16</sup>, en het herstelinstrument voor de Europese Unie, vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/2094 van de Raad<sup>17</sup>, in overeenstemming met de staatssteunregels **en andere beschikbare financiële instrumenten, zoals die van de Europese Investeringsbank.** De mededeling van de Commissie van 18 februari 2022 betreffende richtsnoeren inzake staatssteun ten behoeve van klimaat,

---

<sup>14</sup> Verordening (EU) 2021/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 tot oprichting van het Europees Sociaal Fonds Plus (ESF+) en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1296/2013 (PB L 231 van 30.6.2021 blz. 21).

<sup>15</sup> Verordening (EU) 2021/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 tot oprichting van het Fonds voor een rechtvaardige transitie (PB L 231 van 30.6.2021, blz. 1).

<sup>16</sup> Verordening (EU, Euratom) 2020/2093 van de Raad van 17 december 2020 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2021-2027 (PB L 433 I van 22.12.2020, blz. 11).

<sup>17</sup> Verordening (EU) 2020/2094 van de Raad van 14 december 2020 tot vaststelling van een herstelinstrument van de Europese Unie ter ondersteuning van het herstel na de COVID-19-crisis (PB L 433 I van 22.12.2020, blz. 23).

milieubescherming en energie 2022 stelt de lidstaten in staat bedrijven te ondersteunen bij het koolstofvrij maken van hun productieprocessen en het toepassen van groenere technologieën in het kader van de mededeling van de Commissie van 5 mei 2021 over de actualisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt voor het herstel van Europa (de “geactualiseerde nieuwe industriestrategie”). ***De aanbeveling van de Raad van 16 juni 2022<sup>18</sup> is voor de lidstaten een belangrijk instrument om de werkgelegenheids- en sociale aspecten van een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutrale economie aan te pakken. De Commissie moet verdere opties onderzoeken om die rechtvaardige transitie te ondersteunen en met name om eventuele negatieve gevolgen van die transitie voor de werkgelegenheid in de automobielsector te verzachten.***

---

<sup>18</sup> Aanbeveling 2022/C 243/04 van de Raad van 16 juni 2022 inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit (PB C 243 van 27.6.2022, blz. 35).

***(15) Om financieringstekorten bij de waarborging van een rechtvaardige transitie in de toeleveringsketen van de automobielsector in kaart te brengen, en met bijzondere aandacht voor kmo's en de regio's die het zwaarst door de transitie naar een klimaatneutrale economie worden getroffen, moet de Commissie uiterlijk op 31 december 2025, de datum van indiening van het eerste voortgangsverslag, en voortbouwend op lopende initiatieven zoals het transitietraject voor het mobiliteits-ecosysteem en de Alliantie van de automobielregio's van het Comité van de Regio's, in samenwerking met de lidstaten, regio's en lokale autoriteiten en alle relevante belanghebbenden, een verslag indienen met een analyse waarin dergelijke financieringstekorten in kaart worden gebracht. Dat verslag moet in voorkomend geval vergezeld gaan van voorstellen voor toereikende financiële maatregelen om in de vastgestelde behoeften te voorzien.***

- (16) De geactualiseerde nieuwe industriestrategie gaat uit van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dat verband moet een transitietraject voor het mobiliteitsecosysteem worden ontwikkeld teneinde de waardeketen van de automobielsector in haar transitie te begeleiden, ***onder meer door de continuïteit van de sociale dialoog met de sector en de belanghebbenden, op volledig transparante wijze, te waarborgen***. In het traject moet bijzondere aandacht worden besteed aan kmo's in de toeleveringsketen van de automobielsector en aan de raadpleging van de sociale partners, waaronder door de lidstaten. Er moet ook worden voortgebouwd op de mededeling van de Commissie van 1 juli 2020, getiteld “Europese vaardighedenagenda voor duurzaam concurrentievermogen, sociale rechtvaardigheid en veerkracht”, dat initiatieven omvat zoals het “pact voor vaardigheden” om de private sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en de digitale transitie. De passende maatregelen en stimulansen op het niveau van de Unie en de lidstaten om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, moeten ook in het traject aan bod komen.

De vooruitgang die met dit veelomvattende transitietraject voor het mobiliteitsecosysteem is geboekt, moet om de twee jaar worden bekeken als onderdeel van een voortgangsverslag dat door de Commissie moet worden ingediend. In dat voortgangsverslag moet rekening gehouden worden met onder meer de voortgang bij de uitrol van ***emissievrije en emissiearme voertuigen, met name in het segment lichte bedrijfsvoertuigen, de maatregelen op het niveau van de Unie, van de lidstaten en op lokaal niveau om de transitie van de lidstaten naar emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen te faciliteren***, ontwikkelingen in hun prijs ***en energie-efficiëntie***, de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en de voortgang bij de uitrol van ***publieke en particuliere oplaad- en tankinfrastructuur***, te bepalen in een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad (de "verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen") ***en in een herschikking van Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad***<sup>19</sup>, het potentieel van innovatieve technologieën voor het verwezenlijken van klimaatneutrale mobiliteit, het internationaal concurrentievermogen, investeringen in de waardeketen van de automobielsector, alsook met bijscholing en omscholing van werknemers en de omschakeling van activiteiten, ***met name in kmo's***. Het voortgangsverslag moet tevens voortbouwen op de voortgangsverslagen die de lidstaten om de twee jaar moeten indienen uit hoofde van de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De Commissie moet bij de voorbereiding van het voortgangsverslag de sociale partners raadplegen, onder meer betreffende de resultaten van de sociale dialoog. In de toeleveringsketen van de automobielsector wordt voortdurend geïnnoveerd. Innovatieve technologieën zoals de productie van elektrobrandstoffen met afvang uit de lucht bieden mogelijk perspectieven wat betreft betaalbare klimaatneutrale mobiliteit, indien zij verder worden ontwikkeld. De Commissie moet daarom als onderdeel van haar voortgangsverslag de vooruitgang in de stand van innovatie in de sector volgen.

---

<sup>19</sup> Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).

- (17) *Teneinde het milieu en de gezondheid van de burgers in alle lidstaten te beschermen, is het belangrijk om ook het bestaande wagenpark koolstofvrij te maken. De markt voor tweedehandsvoertuigen brengt het risico met zich mee dat CO<sub>2</sub>-emissies en luchtverontreiniging verschuiven naar economisch minder ontwikkelde regio's in de Unie. Om de uitstoot van het bestaande wagenpark sneller te verminderen en de overgang naar emissievrij vervoer te versnellen, is het van het grootste belang het ombouwen van voertuigen met een verbrandingsmotor naar elektrisch rijden op een batterij of brandstofcel aan te moedigen, onder meer door te beoordelen hoe de toepassing van dergelijke oplossingen in de lidstaten kan worden gefaciliteerd.*
- (18) *Zoals vermeld in de mededeling van de Commissie van 18 mei 2022 getiteld “REPowerEU-plan”, is het, om de energiebesparingen en -efficiëntie in de vervoerssector te verbeteren en de overgang naar emissievrije voertuigen te versnellen, belangrijk om het aandeel emissievrije voertuigen in openbare en bedrijfswagenparken boven een bepaalde omvang te verhogen. Daartoe bevat de mededeling van de Commissie van 18 oktober 2022, getiteld “Werkprogramma van de Commissie voor 2023”, een initiatief voor het vergroenen van bedrijfswagenparken. Wanneer de Commissie een voorstel voor dat initiatief doet, moet zij een gelijk speelveld waarborgen en versnippering van de interne markt voorkomen.*

- (19) *Om het gebruik van voertuigen die minder energie verbruiken te bevorderen, moet de Commissie de effecten onderzoeken van de vaststelling van minimumenergie-efficiëntiedrempels voor nieuwe emissievrije personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht.*
- (20) De streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark moeten worden aangevuld door de nodige in *de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en in een herschikking van Richtlijn 2010/31/EU* te bepalen uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur. *Tegen die achtergrond is het van essentieel belang dat investeringen in de noodzakelijke uitrol van infrastructuur worden voortgezet en verhoogd. Tegelijkertijd is het van het grootste belang te zorgen voor een snelle uitrol van hernieuwbare energie, zoals bepaald in Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad<sup>20</sup>.*

---

<sup>20</sup> *Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).*

- (21) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenpark in de loop van de tijd aan te passen om de transitie naar emissievrije voertuigen aan te pakken op een kostenefficiënte manier, **die hun concurrentievermogen ondersteunt en de basis legt voor verdere innovatie**. Daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij streefcijfers met stappen van vijf jaar worden verlaagd, te handhaven.
- (22) Om de aangescherpte streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark vanaf 2030 te halen zullen fabrikanten het aantal emissievrije voertuigen in de handel in de Unie aanzienlijk moeten verhogen. Tegen die achtergrond zou het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen niet langer zijn oorspronkelijke doel dienen en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/631 kunnen ondermijnen. Het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen moet daarom vanaf 1 januari 2030 worden geschrapt. Vóór die datum, dus gedurende dit decennium, zal het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen de uitrol van voertuigen met emissies van 0 tot 50 g CO<sub>2</sub>/km blijven ondersteunen, met inbegrip van elektrische voertuigen op accu's, elektrische voertuigen met brandstofcellen op waterstof en goed presterende plug-in hybride elektrische voertuigen. **De benchmarks van emissievrije en emissiearme voertuigen moeten echter worden herzien om rekening te houden met de versnelde invoering van emissievrije voertuigen in de handel in de Unie**. Na 1 januari 2030 worden plug-in hybride elektrische voertuigen nog altijd in aanmerking genomen voor de streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark waaraan fabrikanten moeten voldoen.

- (23) *De eco-innovatiekredieten die door een fabrikant kunnen worden aangevraagd, zijn momenteel gemaximeerd op 7 g CO<sub>2</sub>/km. Dat plafond moet in overeenstemming met de streefcijfers naar beneden worden bijgesteld om te zorgen voor een evenwichtige verhouding van het niveau van dat maximum ten opzichte van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van fabrikanten.*
- (24) De uitvoering van de CO<sub>2</sub>-emissionormen hangt nauw met die van de typegoedkeuringswetgeving samen. Na de intrekking en vervanging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>21</sup> op 1 september 2020 door Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad<sup>22</sup> is het, met het oog op de verdere samenhang tussen de twee sets instrumenten, passend om de definities verder op elkaar af te stemmen en de verwijzingen in Verordening (EU) 2019/631 naar de kaderwetgeving inzake typegoedkeuring te actualiseren.

---

<sup>21</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

<sup>22</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

- (25) De emissiereductie-inspanningen die nodig zijn om de streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark te halen, worden over de fabrikanten verdeeld door gebruik te maken van een grenswaardecurve die is gebaseerd op de gemiddelde massa van het EU-wagenpark van nieuwe voertuigen en van het wagenpark van nieuwe voertuigen van de fabrikant. Hoewel het gewenst is om dat mechanisme te handhaven, moet worden voorkomen dat het specifieke emissiestreefcijfer voor een fabrikant als gevolg van de aangescherpte streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark negatief wordt. Daarom moet worden verduidelijkt dat wanneer een dergelijke situatie zich voordoet, het specifieke emissiestreefcijfer in kwestie 0 g CO<sub>2</sub>/km moet worden.

- (26) De waarden die worden gebruikt voor de berekening van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiestreefcijfers en de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant zijn gebaseerd op gegevens die in de typegoedkeuringsdocumenten en in de conformiteitscertificaten van de betrokken voertuigen zijn geregistreerd. Om de doeltreffendheid van de CO<sub>2</sub>-emissienormen te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voor die doeleinden gebruikte gegevens juist zijn. Als desondanks fouten in de gegevens worden aangetroffen, is het binnen de typegoedkeuringswetgeving misschien niet mogelijk de reeds afgegeven typegoedkeuringsdocumenten of conformiteitscertificaten nog te corrigeren wanneer de gegevens betrekking hebben op typegoedkeuringen die niet langer geldig zijn. In dergelijke situaties moet de Commissie de bevoegdheid hebben om de relevante typegoedkeuringsinstanties of, indien van toepassing, fabrikanten te verzoeken een correctieverklaring af te geven op basis waarvan de waarden die worden gebruikt om vast te stellen in hoeverre fabrikanten voldoen aan hun streefcijfers, kunnen worden gecorrigeerd.
- (27) Het rapporteren van gegevens voor voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> (bussen) en N<sub>2</sub> (middelgrote vrachtwagens) valt binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad<sup>23</sup> en het is daarom passend om dat rapporteringsvereiste uit Verordening (EU) 2019/631 te verwijderen.

---

<sup>23</sup> Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (28) Gelet op de verhoogde algemene reductiedoelstelling voor broeikasgasemissies en om mogelijke marktversturende effecten te voorkomen, moeten de reductievereisten voor alle fabrikanten die op de markt van de Unie actief zijn behalve die waarvan per kalenderjaar minder dan 1 000 nieuwe voertuigen worden geregistreerd, worden aangepast. Bijgevolg moet de mogelijkheid om een afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers aan te vragen voor fabrikanten waarvan in een kalenderjaar tussen de 1 000 en 10 000 personenauto's of tussen de 1 000 en 22 000 lichte bedrijfsvoertuigen voor het eerst worden geregistreerd, vanaf 1 januari **2036** komen te vervallen.
- (29) Ter wille van de juridische duidelijkheid en de samenhang met de huidige praktijk moet worden verduidelijkt dat de aanpassingen van de waarden  $M_0$  en  $TM_0$  moeten worden doorgevoerd door middel van gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631, en niet door de vaststelling van gedelegeerde handelingen tot aanvulling van die verordening.
- (30) De vooruitgang die uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 bij de verwezenlijking van de voor 2030 en daarna vastgestelde reductiestreefcijfers wordt geboekt, moet in 2026 worden geëvalueerd. Bij die evaluatie moeten alle aspecten in de tweejaarlijkse rapportering in aanmerking worden genomen.

- (31) *Meerdere lidstaten hebben plannen aangekondigd om de invoering van emissievrije voertuigen te versnellen door vóór 2035 een datum vast te stellen voor de uitfasering van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die CO<sub>2</sub> uitstoten. De Commissie moet opties in kaart brengen om die transitie te faciliteren en kijken of aanvullende maatregelen in overeenstemming met dergelijke plannen nodig zijn.***
- (32) De mogelijkheid om de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma is, zoals op grond van artikel 15, lid 5, van Verordening (EU) 2019/631 vereist, geëvalueerd met de conclusie dat dit de administratieve lasten aanzienlijk zou doen toenemen, maar de automobielsector niet rechtstreeks bij zijn transitie zou helpen. De inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies moeten daarom overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Verordening (EU) 2019/631 als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie worden beschouwd.
- (33) *Het is van belang de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen gedurende de volledige levenscyclus op Unieniveau te beoordelen. Daartoe moet de Commissie een methode ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies, gedurende de volledige levenscyclus, van lichte voertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht.***

(34) Teneinde ***een gemeenschappelijke Uniemethode te bepalen voor de beoordeling en de consistente gegevensrapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies, gedurende de volledige levenscyclus, van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen*** en om ervoor te zorgen dat de berekening van de specifieke emissiestreefcijfers voor fabrikanten die voor de CO<sub>2</sub>-emissies van in meerdere fasen geproduceerde lichte bedrijfsvoertuigen verantwoordelijk zijn, kan worden aangepast zodat rekening kan worden gehouden met wijzigingen in de procedure voor de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en de massa van dergelijke voertuigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ter aanvulling van Verordening (EU) 2019/631 door een dergelijke gemeenschappelijke Uniemethode te bepalen, respectievelijk ter wijziging, indien nodig, van de berekeningsformules in bijlage I, deel B, bij die verordening. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven<sup>24</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

---

<sup>24</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- (35) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk de CO<sub>2</sub>-emissiereductievereisten voor zowel nieuwe personenauto's als nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen aan te scherpen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (36) Verordening (EU) 2019/631 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## *Artikel 1*

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

1) artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

i) in punt a) wordt “37,5 %” vervangen door “55 %”;

ii) in punt b) wordt “31 %” vervangen door “50 %”;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's een streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark gelijk aan een vermindering van 100 % van het streefcijfer in 2021 vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.3;

b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark gelijk aan een vermindering van 100 % van het streefcijfer in 2021 vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.3.”;

c) lid 6 *wordt vervangen door:*

**“6. Van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 geldt er voor emissievrije en emissiearme voertuigen een benchmark gelijk aan een aandeel van 25 % van het wagenpark van nieuwe personenauto's en een benchmark gelijk aan een aandeel van 17 % van het wagenpark van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig respectievelijk bijlage I, deel A, punt 6.3, en bijlage I, deel B, punt 6.3.”;**

d) lid 7 wordt geschrapt;

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) in punt a) wordt de verwijzing naar “bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG” vervangen door “artikel 4, lid 1, onder a), punt i), van Verordening (EU) 2018/858”;

ii) punt b) wordt vervangen door:

“b) categorie N<sub>1</sub> zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 1, onder b), punt i), van Verordening (EU) 2018/858 en die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 715/2007 vallen (“lichte bedrijfsvoertuigen”), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd (“nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen”); in het geval van emissievrije voertuigen van categorie N met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg of meer dan 2 840 kg, naargelang het geval, worden deze met ingang van 1 januari 2025 voor de toepassing van deze verordening en zonder afbreuk te doen aan Verordening (EU) 2018/858 en Verordening (EG) nr. 715/2007 geteld als lichte bedrijfsvoertuigen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen indien de overtollige referentiemassa uitsluitend te wijten is aan de massa van het energieopslagsysteem.”;

b) in lid 3 wordt de verwijzing naar “bijlage II, deel A, punt 5, bij Richtlijn 2007/46/EG” vervangen door “bijlage I, deel A, punt 5, bij Verordening (EU) 2018/858”;

3) in artikel 3 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:

a) de inleidende zin wordt vervangen door:

“1. Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van Verordening (EU) 2018/858. De volgende definities zijn eveneens van toepassing:”;

b) de punten b) tot en met g) en de punten i) en n) worden geschrapt;

4) aan artikel 4, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Voor de toepassing van de eerste alinea, punt c), geldt dat als het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, is vastgesteld negatief is, het specifieke emissiestreefcijfer 0 g/km is.”;

5) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

b) de leden 10 en 11 worden geschrapt;

6) het volgende artikel wordt ingevoegd:

***“Artikel 7 bis***

***CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de levenscyclus***

- 1. De Commissie publiceert uiterlijk op 31 december 2025 een verslag waarin zij een methode bepaalt voor de beoordeling en de consistente gegevensrapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies, gedurende de volledige levenscyclus, van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht. De Commissie dient dat verslag in bij het Europees Parlement en de Raad.***
- 2. Uiterlijk op 31 december 2025 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast teneinde deze verordening aan te vullen door een gemeenschappelijke methode van de Unie te bepalen voor de beoordeling en de consistente gegevensrapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies, gedurende de volledige levenscyclus, van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen.***
- 3. Met ingang van 1 juni 2026 mogen fabrikanten op vrijwillige basis de CO<sub>2</sub>-emissiegegevens gedurende de levenscyclus van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen bij de Commissie indienen met gebruikmaking van de in lid 2 bedoelde methode.”;***

7) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de eerste zin vervangen door:

“Een op grond van lid 1 aangevraagde afwijking van de specifieke emissiestreefcijfers die van toepassing zijn tot en met het kalenderjaar **2035** kan worden toegestaan.”;

b) *in lid 4 wordt de eerste alinea vervangen door:*

***“4. Een aanvraag voor een afwijking van het overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4 en punt 6.3, berekende specifieke emissiestreefcijfer mag worden ingediend voor de jaren tot en met het kalenderjaar 2028 door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's.”;***

8) *in artikel 11 wordt lid 1 vervangen door:*

*“1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met de CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën of 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 CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant mag het volgende bedragen:*

- tot 7 g CO<sub>2</sub>/km tot en met 2024;*
- tot 6 g CO<sub>2</sub>/km van 2025 tot en met 2029;*
- tot 4 g CO<sub>2</sub>/km van 2030 tot en met 2034.*

*De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening door de in de derde alinea van dit lid bedoelde maximumwaarden met ingang van 2025 naar beneden bij te stellen om rekening te houden met technologische ontwikkelingen en te zorgen voor een evenwichtige verhouding van het niveau van dat maximum ten opzichte van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van fabrikanten.”;*

9) *in artikel 12 wordt lid 3 vervangen door:*

*“3. Teneinde te voorkomen dat de kloof met de werkelijke emissies groter wordt, beoordeelt de Commissie uiterlijk op 1 juni 2023 hoe de krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392 van de Commissie\* verzamelde gegevens over werkelijk brandstof- en energieverbruik kunnen worden gebruikt om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en brandstof- of energieverbruikswaarden van voertuigen representatief blijven voor de werkelijke emissies in de loop van de tijd voor elke fabrikant.*

*De Commissie zorgt voor monitoring van en jaarlijkse rapportering over de ontwikkeling van de in de eerste alinea bedoelde kloof in de periode vanaf 2021 en publiceert, zodra voldoende gegevens beschikbaar zijn en uiterlijk op 31 december 2026, een verslag waarin een methode wordt beschreven voor een mechanisme om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant vanaf 2030 bij te stellen met gebruikmaking van werkelijke gegevens die zijn verzameld op grond van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392, en waarin de haalbaarheid van een dergelijk mechanisme wordt beoordeeld.*

*De Commissie dient dat verslag in bij het Europees Parlement en de Raad, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor opvolgingsmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen om een dergelijk mechanisme in te stellen.”*

---

\* *Uitvoeringsverordening (EU) 2021/392 van de Commissie van 4 maart 2021 betreffende de monitoring en rapportering van gegevens met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153 van de Commissie (PB L 77 van 5.3.2021, blz. 8).”;*

10) aan artikel 13, lid 3, wordt de volgende zin toegevoegd:

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

11) in artikel 14 wordt lid 2 vervangen door:

“2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I zoals bepaald in lid 1 van dit artikel.”;

12) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 14 bis

Voortgangsverslag

1. Uiterlijk op 31 december 2025, en vervolgens om de twee jaar, brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de voortgang richting emissievrije wegmobiliteit. In het verslag wordt met name nagegaan en beoordeeld of aanvullende maatregelen nodig zijn om **een rechtvaardige** transitie te faciliteren, onder meer in de vorm van financiële middelen.

2. In het verslag houdt de Commissie rekening met alle factoren die bijdragen aan een kostenefficiënte voorgang richting klimaatneutraliteit tegen 2050, met inbegrip van:

- a) *voortgang bij de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen, met name in het segment lichte bedrijfsvoertuigen, alsook de maatregelen op het niveau van de Unie, van de lidstaten en op lokaal niveau om de transitie van de lidstaten naar emissievrije lichte voertuigen te faciliteren;*
- b) *voortgang op het gebied van energie-efficiëntie en betaalbaarheid van emissievrije en emissiearme voertuigen;*
- c) *de effecten op consumenten, met name voor huishoudens met een laag of middeninkomen, onder meer wat betreft de elektriciteitsprijzen;*
- d) *analyse van de markt van tweedehandsvoertuigen;*
- e) *de potentiële bijdrage in termen van CO<sub>2</sub>-besparingen van aanvullende maatregelen om de gemiddelde leeftijd en dus de emissies van het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen te verlagen, zoals maatregelen ter ondersteuning van de uitfasering van oudere voertuigen op een sociaal rechtvaardige en milieuvriendelijke wijze;*

- f) effecten op de werkgelegenheid in de automobielsector, met name op micro-, kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), en de doeltreffendheid van maatregelen ter ondersteuning van omscholing en bijscholing van werknemers;*
- g) de doeltreffendheid van bestaande financiële maatregelen en de noodzaak tot verdere actie, met inbegrip van passende financiële maatregelen, op het niveau van de Unie, van de lidstaten en op lokaal niveau om een rechtvaardige transitie te waarborgen en eventuele negatieve sociaal-economische gevolgen te verzachten, met name in de zwaarst getroffen regio's en gemeenschappen;*
- h) voortgang in de sociale dialoog, alsook aspecten ter verdere facilitering van een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissievrije wegmobiliteit;*
- i) voortgang bij de uitrol van **publieke en particuliere** oplaad- en tankinfrastructuur, **waaronder voortgang** uit hoofde van een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad **en een herschikking van Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad\***;*

- j) de potentiële bijdrage van innovatietechnologieën en duurzame alternatieve brandstoffen, waaronder synthetische brandstoffen, aan het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit;*
- k) levenscyclusemissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de handel zijn gebracht, zoals gerapporteerd in overeenstemming met artikel 7 bis;*
- l) het effect van deze verordening op de verwezenlijking van de streefcijfers van de lidstaten uit hoofde van Verordening (EU) 2018/842 en een herschikking van Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad\*\*.*

*3. Op de datum van indiening van het in lid 1 bedoelde eerste voortgangsverslag brengt de Commissie, in samenwerking met de lidstaten en alle relevante belanghebbenden tevens een verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad met daarin een analyse om financieringstekorten bij de waarborging van een rechtvaardige transitie in de toeleveringsketen van de automobielsector in kaart te brengen, met bijzondere aandacht voor kmo's en de regio's die het zwaarst door de transitie worden getroffen. Dat verslag gaat in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor toereikende financiële maatregelen om in de vastgestelde behoeften te voorzien.;*

---

*\* Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).*

*\*\* Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1).”;*

13) artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. In **2026** verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en het effect van deze verordening, voortbouwend op de *tweejaarlijkse* rapportering, en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van de evaluatie. *De Commissie evalueert met name de voortgang die uit hoofde van deze verordening is geboekt bij het bereiken van de in artikel 1, lid 5 bis, bepaalde reductiestreefcijfers, rekening houdend met de technologische ontwikkelingen, onder meer op het gebied van plug-in hybride technologieën, en met het belang van een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit. Op basis van die evaluatie evalueert de Commissie of de in artikel 1, lid 5 bis, bepaalde streefcijfers moeten worden herzien. De Commissie beoordeelt tevens de effecten van de vaststelling van minimumenergie-efficiëntiedrempels voor nieuwe emissievrije personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht.*

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

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

c) *lid 6 wordt vervangen door het volgende:*

***“6. Uiterlijk op 31 december 2024 verricht de Commissie een evaluatie van Richtlijn 1999/94/EG waarin zij ingaat op de behoefte om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstof- en energieverbruik, CO<sub>2</sub>-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht, onder meer onder reële omstandigheden, en waarin zij tevens de opties evalueert voor de invoering van een etiket inzake brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-emissies voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.  
In voorkomend geval gaat de evaluatie vergezeld van een wetgevingsvoorstel.”;***

d) het volgende lid wordt toegevoegd:

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

14) artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 2 wordt de verwijzing naar “artikel 7, lid 8, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 15, lid 8” wordt vervangen door “artikel 7, lid 8, artikel 7 bis, lid 2, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 15, leden 8, en 9”;
- b) in lid 3 wordt de verwijzing naar “artikel 7, lid 8, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 15, lid 8” wordt vervangen door “artikel 7, lid 8, artikel 7 bis, lid 2, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 15, leden 8, en 9”;
- c) in lid 6 wordt de verwijzing naar “artikel 7, lid 8, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 15, lid 8” wordt vervangen door “artikel 7, lid 8, artikel 7 bis, lid 2, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, en artikel 15, leden 8, en 9”;

15) bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

## *Artikel 2*

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

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

Gedaan te ...,

*Voor het Europees Parlement*

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

*De voorzitter*

## BIJLAGE

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

1) deel A wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 6.1 wordt de titel vervangen door:

“Streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark vanaf 2025”;

b) in punt 6.1.2 wordt de titel vervangen door:

“Streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark voor 2030 tot en met 2034”;

c) het volgende punt wordt toegevoegd:

“6.1.3 Streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark vanaf 2035

Streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> = streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2021</sub> · (1 – verminderingfactor<sub>2035</sub>)

waarbij:

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2021</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.0;

verminderingfactor<sub>2035</sub> = zoals gedefinieerd in artikel 1, lid 5 bis, punt a)”;

d) in punt 6.2 wordt de titel vervangen door:

“Specifieke emissiereferentiestreefcijfers”;

e) punt 6.2.2 wordt geschrapt;

f) punt 6.3 wordt vervangen door:

“6.3 Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2025

6.3.1 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029:

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek  
emissiereferentiestreefcijfer · ZLEV-factor (d.w.z. de factor emissievrije en  
emissiearme voertuigen – *zero- and low-emission vehicles* (ZLEV))

waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het overeenkomstig punt 6.2.1  
bepaalde specifieke CO<sub>2</sub>-emissiereferentiestreefcijfer;

ZLEV-factor =  $(1 + y - x)$ , tenzij deze som groter is dan 1,05 of kleiner is  
dan 1,0; in dat geval wordt de ZLEV-factor afhankelijk van het  
geval op 1,05 of 1,0 vastgesteld;

waarbij:

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

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

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

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

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

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 25 %.

### 6.3.2 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifiek emissiestreefcijfer = streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2030</sub> +  
 $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2030</sub> = zoals bepaald  
overeenkomstig punt 6.1.2;

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

waarbij:

$a_{2021}$  = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

gemiddelde emissies<sub>2021</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM<sub>0</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

### 6.3.3 Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2035

Specifiek emissiestreefcijfer = streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> +  
 $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> = zoals bepaald  
overeenkomstig punt 6.1.3;

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

waarbij:

$a_{2021}$  = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

gemiddelde emissies<sub>2021</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM<sub>0</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.

---

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

2) deel B wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 6.1 wordt de titel vervangen door:

“Streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark vanaf 2025”;

b) in punt 6.1.2 wordt de titel vervangen door:

“Streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark voor 2030 tot en met 2034”;

c) het volgende punt wordt toegevoegd:

“6.1.3 Streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark vanaf 2035

Streefcijfers het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> = streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2021</sub> · (1 – verminderingfactor<sub>2035</sub>)

waarbij:

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2021</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.0;

verminderingfactor<sub>2035</sub> = zoals gedefinieerd in artikel 1, lid 5 bis, onder b).”;

d) punt 6.2.2 wordt vervangen door:

“6.2.2 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifiek emissiereferentiestreefcijfer = streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

Streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2030</sub> = als bepaald overeenkomstig punt **6.1.2**;

$\alpha$  =  $a_{2030}$  indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk is aan of lager dan  $TM_0$  en  
=  $a_{2021}$  indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan  $TM_0$ ;

waarbij:

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

■

$a_{2021}$  = zoals gedefinieerd in punt **6.2.1**

gemiddelde emissies<sub>2021</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM<sub>0</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1”;

e) het volgende punt wordt toegevoegd:

“6.2.3 Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2035

Specifiek emissiereferentiestreefcijfer = streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.3;

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

waarbij:

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

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

gemiddelde emissies<sub>2021</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1

TM<sub>0</sub> = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.”;

f) punt 6.3 wordt vervangen door:

**“6.3. Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2025**

**6.3.1 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029**

*Specifiek emissiestreefcijfer = (specifiek emissiereferentiestreefcijfer –  
( $\theta_{\text{streefcijfers}} - \text{streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark 2025}$ )) · ZLEV-factor*

*waarbij:*

*specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het overeenkomstig punt 6.2.1  
bepaalde specifieke CO<sub>2</sub>-emissiereferentiestreefcijfer;*

*$\theta_{\text{streefcijfers}}$  = het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van  
elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle  
overeenkomstig punt 6.2.1 bepaalde specifieke  
emissiereferentiestreefcijfers;*

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

*waarbij:*

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

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

*x = in de jaren 2025 tot en met 2029 17 %.*

### 6.3.2 Specifieke emissiestreefcijfers voor 2030 tot en met 2034

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer –  
( $\emptyset_{\text{streefcijfers}}$  – streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2030</sub>)

waarbij:

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

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

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2030</sub> = zoals bepaald in punt 6.1.2.

### 6.3.3 Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2035

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer –  
( $\emptyset_{\text{streefcijfers}}$  – streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub>)

waarbij:

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

$\emptyset_{\text{streefcijfers}}$  = het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van  
elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle  
overeenkomstig punt 6.2.3 bepaalde specifieke  
emissiereferentiestreefcijfers;

streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark<sub>2035</sub> = zoals bepaald in  
punt 6.1.3.”.