

Brussel, 22 mei 2026
(OR. en)

8947/26

Interinstitutioneel dossier:
2025/0421 (COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
nr. Comdoc.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende schone bedrijfsvoertuigen - Voortgangsverslag

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft dit voorstel op 18 december 2025 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad. Het voorstel is een onderdeel van het automobielpakket.
2. Het voorstel heeft tot doel de beperkte opname en de ontoereikende beschikbaarheid van emissievrije en emissiearme personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te pakken door specifieke doelstellingen te introduceren voor emissievrije en emissiearme auto's en lichte bedrijfsvoertuigen in bedrijfswagenparken, aangezien deze wagenparken een groot aandeel in nieuwe voertuigregistraties en een hoger vernieuwingspercentage hebben. Op bedrijfswagenparken gerichte maatregelen zouden het concurrentievermogen van de automobiellindustrie in de EU moeten stimuleren en zouden ook een overloopeffect hebben op de tweedehandsmarkt voor deze voertuigen.

Daarnaast wordt voorgesteld dat de financiële steun van de lidstaten om de ingebruikname van deze voertuigen verder te versnellen, vanaf 2028 wordt beperkt tot emissievrije en emissiearme voertuigen die “vervaardigd zijn in de Europese Unie”, zoals gedefinieerd in de verordening industriële versnelling.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

3. Het Europees Parlement heeft voor dit voorstel een gezamenlijke commissie Milieu en Vervoer aangewezen met de heer Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) en de heer François Kalfon (S&D, FR – TRAN) als rapporteurs. Het Europees Parlement is van plan tijdens de plenaire vergadering op 23 november 2026 zijn standpunt over het voorstel vast te stellen.
4. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens de 604e plenaire zitting van 18 maart 2026 advies uitgebracht. Het Comité van de Regio's heeft nog geen advies uitgebracht.

III. VOORTGANG IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

5. De Groep landtransport begon de bespreking van het voorstel op 13 januari 2016 met een algemene presentatie van het voorstel en de bijbehorende effectbeoordeling. De groep heeft haar werkzaamheden voortgezet op 3 en 17 februari, 3 en 17 maart, 14 april en 19 mei 2026.
6. Sinds de indiening van het voorstel en de effectbeoordeling hebben de lidstaten in het algemeen hun steun uitgesproken voor de doelstelling om de ingebruikname van emissievrije voertuigen te versnellen en het concurrentievermogen van de automobiellindustrie van de Unie te verbeteren. Tegelijkertijd lopen de meningen uiteen over de meest geschikte regelgevingsaanpak om deze doelstellingen te verwezenlijken.

7. Sommige lidstaten zijn van mening dat als de aanbodgestuurde aanpak met de CO₂-normen voor auto's en bestelwagens wordt aangevuld met maatregelen aan de vraagzijde die gericht zijn op bedrijfswagenparken, dat zou kunnen leiden tot een snellere marktacceptatie van emissievrije en emissiearme voertuigen en de totstandbrenging van stabiele leidende markten voor de Europese automobiellindustrie. Andere lidstaten uiten hun bezorgdheid over het verplichte karakter en de algemene toegevoegde waarde van de voorgestelde doelstellingen, de evenredigheid ervan in verhouding tot de administratieve lasten die ze met zich meebrengen, de mogelijke gevolgen voor bedrijven en kmo's, en de vraag of het voorstel mogelijk te interventionistisch is. Deze bezorgdheid kwam ook tot uiting in een gezamenlijk non-paper dat door een aanzienlijke groep lidstaten werd ingediend. Eén lidstaat maakte bezwaar tegen het voorstel in zijn huidige vorm, maar steunde in beginsel de doelstelling van elektrificatie van het wagenpark. Verscheidene lidstaten handhaafden een voorbehoud bij elementen van het voorstel, maar verklaarden zich bereid de technische besprekingen voort te zetten om tot eventuele compromissen te komen.
8. Tijdens het Cypriotische voorzitterschap heeft de groep het voorstel voor het eerst artikelsgewijs volledig besproken. De besprekingen spitsten zich met name toe op het toepassingsgebied en de definities, het ambitieniveau van de voorgestelde streefcijfers, de rapportageverplichtingen en de administratieve lasten, alsook op de wisselwerking van het voorstel met gerelateerde wetgevingsdossiers, met name de herziening van de CO₂-normen voor auto's en bestelwagens en de verordening industriële versnelling.
9. Om de besprekingen te vergemakkelijken en de technische werkzaamheden vooruit te helpen, heeft het voorzitterschap een oriënterende nota en een eerste compromisvoorstel verspreid waarin de opmerkingen en tekstvoorstellen van de delegaties tijdens de besprekingen zijn verwerkt. Het eerste compromisvoorstel is op 19 mei 2026 in de groep besproken en werd door de delegaties over het algemeen verwelkomd als een constructieve basis voor de voortzetting van de technische besprekingen, al bleef er sprake van aanzienlijke voorbehouden bij belangrijke politieke aspecten van het voorstel. Het voorzitterschap faciliteerde ook uitwisselingen over de haalbaarheid van rapportages en methoden voor gegevensverzameling, met inbegrip van presentaties door de lidstaten over bestaande registratie- en rapportagepraktijken. In dit verband onderstreepten verscheidene lidstaten de noodzaak van verdere technische werkzaamheden op het gebied van methoden voor gegevensverzameling en de kruisverbanden tussen registers om te zorgen voor een consistente en werkbare aanpak in alle lidstaten.
10. De lidstaten stelden ook vragen over het vereiste van “vervaardigd in de Europese Unie” en de mogelijke gevolgen daarvan, onder meer met betrekking tot de reikwijdte van het begrip “financiële steun” en de wisselwerking met nationale steunregelingen. Enkele lidstaten stelden ook vragen over de wisselwerking tussen artikel 4 en de nationale begrotingsbevoegdheden. De besprekingen over deze aspecten ontwikkelden zich verder na de bekendmaking van het voorstel voor de verordening industriële versnelling op 4 maart 2026.

Tegelijkertijd onderstreepten de lidstaten dat er meer duidelijkheid over de praktische betekenis van het vereiste “vervaardigd in de Europese Unie” moest worden verschaft om een oordeel te kunnen vellen over de mogelijke gevolgen van het beperken van financiële steun tot voertuigen die onder dit label worden geproduceerd. Verdere vooruitgang op deze punten zal deels afhangen van de voortgang van de besprekingen in de bevoegde voorbereidende instanties die de verordening industriële versnelling bestuderen.

11. De besprekingen onder het Cypriotische voorzitterschap hebben geleid tot nuttige technische verduidelijkingen en een beter beeld van de belangrijkste politieke en horizontale kwesties die nog verder moeten worden uitgewerkt. Tegelijkertijd bevestigden de besprekingen de nauwe kruisverbanden tussen het huidige voorstel, de herziening van de CO₂-normen voor auto's en bestelwagens en de verordening industriële versnelling. De vooruitgang met betrekking tot deze gerelateerde dossiers zal derhalve een belangrijke invloed hebben op de verdere werkzaamheden met betrekking tot dit voorstel.

IV. CONCLUSIE

12. Gezien het bovenstaande worden het Coreper en de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) verzocht nota te nemen van dit voortgangsverslag tijdens hun respectieve zittingen op 27 mei en 8 juni 2026.
