



AANGENOMEN TEKSTEN

Voorlopige uitgave

P8_TA-PROV(2019)0304

Emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen *I**

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 27 maart 2019 over het 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) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure – herschikking)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Parlement en de Raad (COM(2017)0676),
- 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 (C8-0395/2017),
- gezien het advies van de Commissie juridische zaken inzake de voorgestelde rechtsgrond,
- gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 14 februari 2018¹,
- na raadpleging van het Comité van de Regio's,
- gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten²,
- gezien de brief van 3 mei 2018 van de Commissie juridische zaken aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid, conform artikel 104, lid 3, van

¹ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52.


² PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

zijn Reglement,

- gezien het overeenkomstig artikel 69 septies, lid 4, van zijn Reglement door de bevoegde commissie goedgekeurde voorlopig akkoord en de door de vertegenwoordiger van de Raad bij brief van 16 januari 2019 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 de artikelen 104 en 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en het advies van de Commissie vervoer en toerisme (A8-0287/2018),
- A. overwegende dat het voorstel van de Commissie volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel louter een codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen;
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie¹;
 2. neemt kennis van de verklaring van de Commissie die als bijlage bij onderhavige resolutie is gevoegd;
 3. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 4. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

¹ Dit standpunt vervangt de amendementen die zijn aangenomen op 3 oktober 2018 (Aangenomen teksten, P8_TA-PROV(2018)0370).

P8_TC1-COD(2017)0293

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 27 maart 2019 met het oog op de vaststelling van Verordening (EU) 2019/... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen,  en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (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 Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

¹ PB C 227 van 28.6.2018, blz. 52.

² Standpunt van het Europees Parlement van 27 maart 2019.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad¹ en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad² zijn herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van die verordeningen te worden overgegaan.
- (2) Met het oog op een samenhangende en doeltreffende overgang na de herschikking en intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moet deze verordening met ingang van 1 januari 2020 van toepassing zijn. Het is echter aangewezen de CO₂-emissienormen en de modaliteiten voor het bereiken ervan, zoals in die verordeningen vastgelegd, ongewijzigd tot en met 2024 te handhaven.
- (3) *De Overeenkomst van Parijs³ bevat onder meer een doelstelling op lange termijn die strookt met de doelstelling om de gemiddelde wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C ten opzichte van de pre-industriële niveaus te houden en ernaar te blijven streven de stijging te beperken tot 1,5 °C boven die niveaus. In de meest recente wetenschappelijke bevindingen, gerapporteerd door de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) in haar speciaal verslag over de effecten van de opwarming van de aarde met 1,5 °C ten opzichte van de pre-industriële niveaus en de daarmee verband houdende mondiale broeikasgasemissietrajecten, worden de negatieve gevolgen van de klimaatverandering op ondubbelzinnige wijze bevestigd. De conclusie van dat speciaal verslag luidt dat emissiereducties in alle sectoren van cruciaal belang zijn om de opwarming van de aarde te beperken.*

¹ 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).

² 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).

³ **PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.**

- (4) *Om bij te dragen aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs moet in de volledige vervoersector versneld een transformatie plaatsvinden in de richting van nul emissies, in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 28 november 2018, getiteld "Een schone planeet voor iedereen – Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie", waarin een visie wordt geschetst op de vereiste economische en maatschappelijke veranderingen, waarbij alle sectoren van de economie en de samenleving worden betrokken, teneinde de transitie naar broeikasgasneutraliteit in 2050 te verwezenlijken. Tevens moet de uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid **en het milieu bijzonder** schadelijke luchtverontreinigende stoffen **onverwijld** drastisch worden verlaagd. De emissies van **voertuigen met** conventionele **verbrandingsmotor** moeten na 2020 verder worden verlaagd. Emissievrije en emissiearme voertuigen moeten in het verkeer worden gebracht en uiterlijk in 2030 een belangrijk marktaandeel veroveren. **Na 2030 zal het nodig zijn nog meer CO₂-emissiereducties met betrekking tot personenauto's en lichte bedrijfswagens te realiseren.***
- (5) In de mededelingen van de Commissie van 31 mei 2017, getiteld "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen", en van 8 november 2017, getiteld "Invulling geven aan emissiearme mobiliteit – Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt", wordt benadrukt dat de CO₂-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een sterke motor voor innovatie en efficiëntie zijn, zullen bijdragen aan de versterking van het concurrentievermogen van de automobieliindustrie en op technologie-neutrale wijze het pad zullen effenen voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

- (6) 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 bepaalde bijdrage van de Unie en haar lidstaten uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.
- (7) *In Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad¹ zijn verplichtingen vastgesteld die de lidstaten moeten naleven ter verwezenlijking van het streefcijfer van de Unie om de broeikasgasemissies* ■ *tegen 2030 met 30 % te verminderen ten opzichte van* **het niveau van 2005** ■ *voor de sectoren die geen deel uitmaken van de EU-regeling voor de emissiehandel, vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad². Het wegvervoer heeft een groot aandeel in de emissies van die sectoren* ■ *. Bovendien vertonen* **emissies van het wegvervoer een stijgende lijn** *en* **blijven** ■ *zij aanzienlijk boven het niveau van 1990. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de emissiereducties die andere sectoren realiseren om de klimaatverandering te bestrijden, blijven tenietdoen.*

¹ *Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).*

² 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).

- (8) In de conclusies van de Europese Raad van 23-24 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.
- (9) Om de consumenten in de Unie betrouwbare, duurzame, concurrerende en betaalbare energie te bieden, is energie-efficiëntie als bijdrage aan de matiging van de energievraag een van de vijf, elkaar wederzijds versterkende en nauw met elkaar samenhangende dimensies *waarvan sprake is in de mededeling van de Commissie van 25 februari 2015 getiteld "Een kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering"*. In die *mededeling* wordt gesteld dat hoewel alle economische sectoren maatregelen moeten nemen om de efficiëntie van hun energieverbruik te verhogen, de vervoersector 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.

- (10) 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 verordeningen een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de Unie gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt. ***De voordelen die beide verordeningen hebben opgeleverd, zijn echter uitgehold door de toenemende discrepantie tussen de CO₂-emissies die worden gemeten in het kader van de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC) en de CO₂-emissies die onder reële rijomstandigheden worden uitgestoten door voertuigen.***
- (11) Het is derhalve aangewezen de doelstellingen van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 te blijven nastreven door voor de periode tot en met 2030 voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen nieuwe, voor het gehele wagenpark van de EU geldende streefcijfers voor de vermindering van CO₂-emissies vast te stellen. Bij het bepalen van het niveau van die reducties 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 Verordening (EU) 2018/842 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 energiezekerheid. ***Aangezien het marktaandeel en bijgevolg de totale bijdrage van CO₂-emissies van personenauto's aanmerkelijk hoger liggen dan die van lichte bedrijfsvoertuigen, wordt het passend geacht voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen een verschillende benadering te volgen.***

- (12) *Een maatschappelijk aanvaardbare en rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit moet worden gewaarborgd. Daarom is het van belang rekening te houden met de sociale effecten van die transitie in de hele waardeketen van de automobielsector en proactief in te spelen op de gevolgen voor de werkgelegenheid. Om die reden moet worden overwogen gerichte programma's op niveau van de Unie, op nationaal en op regionaal niveau tot stand te brengen voor de omscholing, de bijscholing en het opnieuw inzetten van werknemers, alsook onderwijs en initiatieven voor werkzoekenden in getroffen gemeenschappen en regio's, die worden uitgevoerd in nauwe samenspraak met de sociale partners en de bevoegde instanties. Die transitie moet gepaard gaan met een hogere arbeidsparticipatie van vrouwen en de bevordering van gelijke kansen in deze sector.*
- (13) *Een geslaagde transitie naar emissievrije mobiliteit vereist een geïntegreerde benadering en het juiste gunstige klimaat om innovatie te stimuleren en het technologisch leiderschap van de Unie in deze sector te behouden. Daarvoor zijn onder meer openbare en particuliere investeringen in onderzoek en innovatie nodig, een toenemend aanbod van emissievrije en emissiearme voertuigen, de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur, de integratie in de energiesystemen, alsook toelevering van duurzame materialen en duurzame productie, hergebruik en recycling van batterijen in Europa. Dit vergt coherente maatregelen op Unie-, nationaal, regionaal en lokaal niveau.*

- (14) ***In het kader van de uitvoering van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad¹ is in 2017 een nieuwe testprocedure voor het meten van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen van toepassing geworden, de wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure, “WLTP”), zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie². Die testprocedure levert CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden op die representatiever zijn voor werkelijke rijomstandigheden. Het is derhalve passend de nieuwe CO₂-emissiestreefcijfers te baseren op de CO₂-emissies die op basis van die testprocedure worden bepaald. Aangezien op de WLTP gebaseerde CO₂-emissies vanaf 2021 beschikbaar zullen zijn om te bepalen of het streefcijfer is gehaald, moeten de nieuwe CO₂-emissienormen worden vastgesteld als reductieniveaus in verhouding tot de streefcijfers in 2021, **berekend op basis van de CO₂-emissies die zijn gemeten met het oog op de WLTP-emissietest. Om de betrouwbaarheid en representativiteit van de waarden die als uitgangspunt worden gebruikt voor het bepalen van de in 2025 en 2030 toe te passen emissiereductiestreefcijfers te garanderen, zijn de omstandigheden voor het uitvoeren van die metingen verduidelijkt in het kader van de uitvoering van Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152³ en (EU) 2017/1153¹ van de Commissie.*****

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

² 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).

³ ***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).***

- (15) Het is belangrijk dat de vaststelling van CO₂-emissiereductievereisten ook in de toekomst in de hele Unie voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen dat zij in de Unie op de markt brengen.
- (16) *De evaluatie door de Commissie van Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad² in 2016 heeft aan het licht gebracht dat een verdere verheldering en vereenvoudiging van de wetgevingshandeling noodzakelijk is, zodat deze relevanter, doeltreffender, efficiënter en coherenter kan worden. Daarom moet de Commissie die Richtlijn uiterlijk op 31 december 2020 herzien en in voorkomend geval een desbetreffend wetgevingsvoorstel indienen. Om de ingebruikneming van de meest brandstofefficiënte en milieuvriendelijke voertuigen te ondersteunen, moet bij die herziening met name worden overwogen lichte bedrijfsvoertuigen op te nemen in het toepassingsgebied en moet aandacht worden besteed aan de behoefte aan beter ontworpen en verder geharmoniseerde voorschriften van de Unie inzake etikettering die consumenten vergelijkbare, betrouwbare en gebruiksvriendelijke informatie over de voordelen van emissievrije en emissiearme voertuigen kunnen verstrekken, met inbegrip van informatie over luchtverontreinigende stoffen.*

¹ *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).*

² *Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumentinformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16).*

- (17) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 emissiereductiestreefcijfers 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 vervoersector bijdraagt tot de klimaat- en energiestreefcijfers voor 2030. Die stapsgewijze benadering geeft de automobieliindustrie ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissievrije en emissiearme voertuigen niet mag worden uitgesteld.
- (18) *De in deze verordening opgenomen CO₂-emissienormen gelden voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Ten aanzien van het bestaande wagenpark van dergelijke voertuigen, met inbegrip van tweedehandsvoertuigen, kunnen ook aanvullende, op emissiereductie gerichte maatregelen worden genomen, onder meer op nationaal en op Unieniveau. Zo kunnen er maatregelen worden genomen om in een hoger tempo de vernieuwing van het wagenpark te stimuleren en aldus zo snel mogelijk oudere voertuigen met hogere emissies te vervangen door beter presterende voertuigen. De toegang tot betaalbare emissievrije en emissiearme voertuigen zou voor de consument een stimulans kunnen zijn om zijn gedrag te veranderen, en zou een snellere invoering van technologieën met geringe emissies kunnen bevorderen.*

- (19) Hoewel de Unie tot de belangrijkste producenten van motorvoertuigen ter wereld behoort en in de wereldwijde automobielsector technologisch leiderschap vertoont, neemt de concurrentie toe en verandert deze sector 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 emissievrije en emissiearme voertuigen, ***dat bijdraagt aan de totstandbrenging van*** een grote thuismarkt en dat technologische ontwikkeling en innovatie ondersteunt.
- (20) Er moet een specifiek stimuleringsmechanisme worden ingevoerd om een soepele transitie naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken. Dit kredietmechanisme moet dusdanig worden opgezet dat de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie wordt bevorderd. ***Er moet ook een specifieke overgangmaatregel worden ingevoerd om de toegang tot emissiearme en emissievrije voertuigen mogelijk te maken voor consumenten uit lidstaten waar de marktpenetratiegraad van dergelijke voertuigen laag is.***

- (21) De vaststelling van *passende benchmarks* voor het aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van de EU en een goed opgezet mechanisme voor de aanpassing van het specifieke emissiestreefcijfer van een fabrikant op basis van het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in zijn eigen wagenpark, moeten een sterk en geloofwaardig signaal zijn om dergelijke voertuigen te ontwikkelen, *in gebruik te nemen* en op de markt te brengen, terwijl het mogelijk blijft om de efficiëntie van de conventionele verbrandingsmotoren verder te verbeteren.
- (22) Bij de vaststelling van kredieten voor emissievrije en emissiearme voertuigen moet rekening worden gehouden met het verschil in CO₂-emissies van de voertuigen. *Wat personenauto's betreft, moet worden erkend dat emissiearme voertuigen, met name plug-inhybrides, belangrijk zijn voor de transitie naar emissievrije voertuigen.* Het aanpassingsmechanisme moet waarborgen dat een fabrikant die de benchmark overschrijdt, kan profiteren van een hoger specifiek emissiestreefcijfer. 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.

- (23) Het wetgevingskader voor het vaststellen van het streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen moet waarborgen dat de emissiereductiestreefcijfers concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn, rekening houden met de diversiteit van de Europese autofabrikanten en niet tot onrechtmatige concurrentieverstoring tussen hen leiden.
- (24) Om de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten specifieke emissiestreefcijfers worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de voertuigen op lineaire basis. Handhaving van massa als de nutsparameter wordt als verenigbaar met de bestaande regeling beschouwd. Teneinde de massa van voertuigen voor het wegvervoer beter weer te geven, moet de parameter met ingang van 2025 worden veranderd van massa in rijklare toestand naar de testmassa van het voertuig *als omschreven in de WLTP*.
- (25) Er moet worden vermeden dat voor het gehele wagenpark van de EU geldende streefcijfers worden gewijzigd als gevolg van veranderingen in de gemiddelde massa van het wagenpark. Veranderingen in de gemiddelde massa moeten derhalve onverwijld worden weerspiegeld in de berekeningen van het specifieke emissiestreefcijfer, en de waarde voor de gemiddelde massa die voor dit doel wordt gebruikt, moet met ingang van 2025 om de twee jaar worden aangepast.

- (26) Teneinde de inspanningen ter vermindering van de emissies concurrentieneutraal en eerlijk te verdelen op een wijze die de diversiteit van de markt voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen weerspiegelt, en met het oog op de wijziging in 2021 naar op de WLTP gebaseerde specifieke emissiestreefcijfers, moet de hellingshoek van de curve van de grenswaarde worden bepaald op basis van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe voertuigen die in dat jaar worden geregistreerd en moet rekening worden gehouden met de wijziging van de streefcijfers voor het gehele wagenpark van de EU tussen 2021, 2025 en 2030 om een gelijke emissiereductie-inspanning van alle fabrikanten te waarborgen. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, moet voor fabrikanten van lichtere, van auto's afgeleide bestelwagens dezelfde benadering worden toegepast als voor fabrikanten van personenauto's, terwijl voor fabrikanten van voertuigen die in de zwaardere segmenten vallen, een hogere en vaste curve voor de gehele periode moet worden vastgesteld.
- (27) ***De doelstellingen*** van deze verordening ***moeten onder meer worden bereikt door*** de automobiellindustrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en voorziet in een mechanisme dat rekening moet kunnen houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Uit ervaring is gebleken dat eco-innovaties met succes hebben bijgedragen tot de kosteneffectiviteit van 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.

- (28) Er moet echter een evenwicht worden gewaarborgd tussen de stimulering van eco-innovaties en van de 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 het streefcijfer is gehaald. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen het niveau van dat maximum te herzien, met name om rekening te houden met de effecten van de verandering van de officiële testprocedure. Ook moet worden verduidelijkt hoe de besparingen moeten worden berekend met het oog op de naleving van het streefcijfer.
- (29) *Duurzame en lichte onderdelen zijn van belang om het energieverbruik en de CO₂-emissies van nieuwe voertuigen te doen dalen. Om de transitie naar emissievrije en emissiearme mobiliteit te ondersteunen, moeten deze onderdelen verder worden ontwikkeld en in gebruik worden genomen.*

- (30) Bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ 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.
- (31) Voor voertuigen voor speciale doeleinden als omschreven in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG gelden specifieke typegoedkeuringsvereisten, en zij moeten derhalve van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten.
- (32) ***In gevallen waarin emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg of meer dan 2 840 kg, naargelang van het geval, alleen wegens de massa van het energieopslagsysteem buiten het toepassingsgebied van deze verordening zouden vallen, moet worden toegestaan dat die voertuigen meetellen als voertuigen die onder het toepassingsgebied vallen.***

¹ 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).

- (33) Het gaat niet op dezelfde methode te gebruiken ter vaststelling van de emissiereductiestreefcijfers voor fabrikanten van grote aantallen als voor fabrikanten van kleine aantallen die op grond van de in deze verordening vastgestelde criteria als onafhankelijk worden beschouwd. Deze fabrikanten van kleine aantallen moeten de mogelijkheid krijgen andere emissiereductiestreefcijfers aan te vragen die in verhouding staan tot het technologisch potentieel van de voertuigen van een welbepaalde fabrikant om hun specifieke CO₂-emissies te verminderen, alsook tot de kenmerken van de betrokken marktsegmenten.
- (34) Gelet op de onevenredige gevolgen die voor de kleinste fabrikanten zouden volgen uit de naleving van de specifieke, op het praktisch nut van het voertuig gebaseerde emissiestreefcijfers, alsook op de hoge administratieve last van de afwijkingsprocedure en de marginale CO₂-emissiereductie die de door hen verkochte voertuigen opleveren, dienen fabrikanten die verantwoordelijk zijn voor minder dan 1 000 jaarlijks in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te worden vrijgesteld van het toepassingsgebied van het specifieke emissiestreefcijfer en de bijdragen voor overtollige emissies. Wanneer een fabrikant voor wie een vrijstelling geldt echter toch een afwijking aanvraagt en krijgt toegekend, moet die fabrikant ertoe worden verplicht dat afwijkende streefcijfer na te leven.

- (35) De procedure voor het verlenen van afwijkingen van het streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark van 95 g CO₂/km aan nichefabrikanten van auto's waarborgt dat de emissiereductie-inspanningen die deze nichefabrikanten moeten leveren in overeenstemming zijn met die welke grote fabrikanten met betrekking tot dat streefcijfer leveren. ***Het is wenselijk dat die fabrikanten in de toekomst ook nog steeds de mogelijkheid hebben om een afwijking te krijgen van de streefcijfers die van 2025 tot en met 2028 van toepassing zullen zijn.***
- (36) Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden geregistreerd waarvoor de fabrikanten verantwoordelijk zijn, moet rekening worden gehouden met alle personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, ongeacht hun massa of andere kenmerken, naargelang het geval. 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 waarvoor geen uitbreiding van de typegoedkeuring geldt overeenkomstig artikel 2, lid 2, van die verordening **■**, moeten de emissies voor deze voertuigen worden gemeten volgens dezelfde ***meetprocedures als die welke krachtens Verordening (EG) nr. 715/2007 zijn gespecificeerd, met name de procedures in Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie¹ en in Verordening (EU) 2017/1151, en de correlatieprocedures die op grond van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 zijn vastgesteld, in het bijzonder de Uitvoeringsverordeningen (EU) 2017/1152 en (EU) 2017/1153.*** De aldus verkregen CO₂-emissiewaarden moeten worden vermeld op het conformiteitscertificaat van het voertuig om ze in de monitoringregeling te kunnen opnemen.

¹ 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).

- (37) De specifieke CO₂-emissies van voltooide lichte bedrijfsvoertuigen moeten worden toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig.
- (38) Er moet rekening worden gehouden met de specifieke situatie van fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen die incomplete voertuigen produceren waarvoor de typegoedkeuring in meerdere fasen plaatsvindt. Hoewel die fabrikanten verantwoordelijk zijn voor het halen van de CO₂-emissiestreefcijfers, moeten zij de mogelijkheid krijgen met redelijke zekerheid de CO₂-emissies van de voltooide voertuigen te voorspellen. De Commissie moet waarborgen dat die behoeften *in de op grond van Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde uitvoeringsmaatregelen* terdege in aanmerking worden genomen.
- (39) Teneinde over de nodige flexibiliteit te beschikken om de in deze verordening vastgestelde streefcijfers te verwezenlijken, kunnen fabrikanten op open, transparante en niet-discriminerende basis overeenkomen een groep te vormen. De looptijd van een overeenkomst tot groepsvorming mag ten hoogste vijf jaar bedragen, maar moet kunnen worden verlengd. Fabrikanten die deel uitmaken van een groep worden geacht de streefcijfers van deze verordening te hebben gehaald als de gemiddelde emissies van de groep als geheel niet hoger liggen dan het specifieke emissiestreefcijfer voor de groep.

- (40) De mogelijkheid voor fabrikanten om een groep te vormen is een kosteneffectieve wijze gebleken om naleving van de CO₂-emissiestreefcijfers te bereiken, met name door naleving voor fabrikanten die een beperkt gamma voertuigen produceren te vergemakkelijken. Om de concurrentieneutraliteit 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.
- (41) Om te garanderen dat de streefcijfers van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.
- (42) Teneinde de krachtens deze verordening vereiste reducties van CO₂-emissies te realiseren, is het tevens essentieel dat de emissies van voertuigen tijdens het gebruik voldoen aan de bij de typegoedkeuring bepaalde CO₂-waarden. Derhalve moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met elke systemische niet-conformiteit die typegoedkeuringsinstanties vaststellen betreffende de CO₂-emissies van voertuigen tijdens het gebruik.

- (43) Om dergelijke maatregelen te kunnen nemen moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend een procedure vast te stellen en ten uitvoer te leggen *om te controleren of de CO₂-emissies van [] voertuigen tijdens het gebruik ervan, als bepaald overeenkomstig de WLTP, overeenstemmen met de CO₂-emissiewaarden als geregistreerd op de conformiteitscertificaten. Bij de ontwikkeling van die procedure moet bijzondere aandacht worden geschonken aan het vaststellen van methoden, met inbegrip van het gebruik van gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik, om strategieën op het spoor te komen die ervoor zorgen dat de CO₂-prestaties van een voertuig kunstmatig worden verbeterd in de testprocedures van de typegoedkeuring. Indien er bij deze controles afwijkingen of strategieën worden gevonden die ervoor zorgen dat de CO₂-prestaties van een voertuig kunstmatig worden verbeterd, moet dit worden beschouwd als een voldoende grond om te vermoeden dat er een ernstig risico bestaat op niet-naleving van de in Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad¹ en Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde voorschriften, en de lidstaten moeten op basis daarvan de nodige maatregelen nemen overeenkomstig hoofdstuk XI van Verordening (EU) 2018/858.*

¹ *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).*

- (44) De specifieke CO₂-emissies van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de **WLTP** . 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 personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Unie. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden gerapporteerd. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en rapporteren van die gegevens zoveel mogelijk worden geharmoniseerd. De verantwoordelijkheid van de bevoegde instanties om correcte en volledige gegevens te verstrekken moet derhalve duidelijk worden vermeld, alsmede de noodzaak van doeltreffende samenwerking tussen die instanties en de Commissie bij de aanpak van problemen betreffende de kwaliteit van gegevens.
- (45) De vraag of fabrikanten voldoen aan de streefcijfers van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO₂-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdragen voor overtollige emissies moeten worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. *De Commissie moet in haar evaluatie van 2023 nagaan of het mogelijk is de bedragen van de bijdragen voor overtollige emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma dat erop gericht is een rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit te waarborgen en de omscholing, bijscholing en andere opleidingen in vaardigheden van werknemers in de automobielsector te ondersteunen.*

- (46) 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 van en de procedures vastgelegd in deze verordening, geen aanvullende of strengere sancties opleggen aan fabrikanten die de streefcijfers die deze verordening hen oplegt niet halen.
- (47) Deze verordening laat de volledige toepassing van de Uniale mededingingsregels onverlet.

(48) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgelegde streefcijfers om de CO₂-emissies daadwerkelijk te verminderen, hangt sterk af van de *vraag of* de officiële testprocedure *representatief is voor de werkelijkheid*. Volgens wetenschappelijk advies 1/2016 van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM) getiteld "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing" (De kloof dichtend tussen de daadwerkelijke CO₂-emissies van lichte voertuigen en de resultaten van laboratoriumtesten) en de aanbeveling van het Europees Parlement aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector¹ moet een mechanisme worden ingevoerd om *na te gaan of de* CO₂-emissie- en energieverbruikwaarden van voertuigen *die zijn bepaald volgens de WLTP representatief zijn voor de werkelijkheid*. *De meest betrouwbare manier om te waarborgen dat typegoedkeuringswaarden representatief zijn voor de werkelijkheid is gebruik te maken van gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik*. De Commissie moet derhalve de bevoegdheid krijgen **■** de *nodige* procedures te ontwikkelen om de gegevens *over brandstof- en energieverbruik die noodzakelijk zijn* voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen **■** te verzamelen *en te verwerken en ervoor te zorgen dat deze gegevens publiek beschikbaar zijn, met inachtneming van de bescherming van eventuele persoonsgegevens*. *Bovendien is het met het oog op het waarborgen van de beschikbaarheid van gegevens over brandstof- en energieverbruik van door batterijen aangedreven elektrische voertuigen en voertuigen met een aandrijflijn die werkt op gasvormige brandstoffen, waaronder waterstof, wenselijk dat onverwijld werk wordt gemaakt van de normering van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik voor dit soort voertuigen, als onderdeel van de uitvoering van Verordening (EU) 2017/1151.*

¹ PB C 298 van 23.8.2018, blz. 140.

- (49) *Daarnaast moet de Commissie beoordelen hoe gegevens in verband met het brandstof- en energieverbruik kunnen helpen om ervoor te zorgen dat de CO₂-emissies van een voertuig die worden bepaald aan de hand van de WLTP representatief blijven voor de werkelijke emissies in de loop van de tijd voor alle fabrikanten, en meer bepaald hoe deze gegevens kunnen worden gebruikt om toezicht te houden op de kloof tussen de CO₂-emissies die worden gemeten in het laboratorium en de werkelijke CO₂-emissies en om indien nodig te voorkomen dat deze kloof groter wordt.*
- (50) *Het is van belang de emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen gedurende de volledige levenscyclus te beoordelen op het niveau van de Unie. Met het oog hierop moet de Commissie uiterlijk in 2023 evalueren of het mogelijk is een gemeenschappelijke methode van de Unie te ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO₂-emissies gedurende de volledige levenscyclus van dergelijke voertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht. De Commissie moet follow-upmaatregelen nemen, met inbegrip van wetgevingsvoorstellen in voorkomend geval.*

(51) In 2024 zal de voortgang uit hoofde van Verordening (EU) 2018/842 en Richtlijn 2003/87/EG worden beoordeeld. ■ Bijgevolg moet de doeltreffendheid van deze verordening ***in 2023 uitgebreid*** worden beoordeeld om een gecoördineerde en samenhangende beoordeling van de uit hoofde van al die instrumenten uitgevoerde maatregelen mogelijk te maken. ***In het kader van die beoordeling van 2023, moet de Commissie ook een duidelijk traject uittekenen voor verdere CO₂-emissiereducties voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen na 2030, teneinde aanzienlijk bij te dragen aan de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling van de Overeenkomst van Parijs. Het verslag over die beoordeling moet zo nodig vergezeld gaan van een voorstel tot wijziging van deze verordening.***

- (52) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend *in verband met het specificeren van gedetailleerde voorwaarden voor groepsafspraken, de vaststelling van gedetailleerde regels inzake procedures voor de monitoring en rapportering van gegevens over gemiddelde emissies en inzake de toepassing van de bijlagen II en III, de vaststelling van gedetailleerde regels inzake de procedures voor het rapporteren over de afwijkingen die naar aanleiding van verificaties worden vastgesteld in de CO₂-emissies van voertuigen tijdens het gebruik ervan en het in aanmerking nemen van die afwijkingen bij het berekenen van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant, het bepalen van de middelen voor het innen van de bijdragen voor overtollige emissies, de bekendmaking van de prestaties van fabrikanten, de vaststelling van gedetailleerde voorschriften voor een procedure ter goedkeuring van innoverende technologieën of innoverende technologiepakketten, de vaststelling van een gedetailleerde procedure voor het verzamelen en verwerken van de parameters inzake de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke brandstof- of energieverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, de vaststelling van de procedures voor het uitvoeren van de verificaties ter bepaling of (i) de CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden die zijn opgenomen in de conformiteitscertificaten overeenstemmen met de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen tijdens het gebruik, en of (ii) er sprake is van eventuele strategieën aan boord of met betrekking tot de in de steekproef opgenomen voertuigen die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren in de voor typegoedkeuring uitgevoerde tests, alsook het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om rekening te houden met eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor het meten van specifieke CO₂-emissies. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹.*

(53) Teneinde niet-essentiële onderdelen in de bepalingen van deze verordening te wijzigen **■** of te vervolledigen, naargelang het geval, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 *VWEU* handelingen vast te stellen tot wijziging van de gegevensvereisten en gegevensparameters die zijn vastgelegd in de bijlagen II en III bij deze verordening, **■** tot vaststelling van regels betreffende de interpretatie van de criteria op basis waarvan bepaalde fabrikanten in aanmerking kunnen 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, ***tot wijziging van bijlage I, deel A, van deze verordening met het oog op de vaststelling van formules voor het berekenen van de afwijkende streefcijfers voor nichefabrikanten***, tot bijstelling van de totale bijdrage van innoverende technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant met ingang van 2025, tot bepaling van ***de leidende beginselen en criteria om de procedures voor het uitvoeren van de verificaties vast te stellen, tot het nemen van de maatregelen om de waarden M₀ en TM₀ aan te passen en tot aanpassing van de formules voor het berekenen van de specifieke emissiestreefcijfers om rekening te houden met de verandering van de regelgevende testprocedure***. 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 wetgeven². 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.

¹ ***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).***

² PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- (54) Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 moeten met ingang van 1 januari 2020 worden ingetrokken.
- (55) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het vaststellen van prestatievereisten inzake CO₂-emissies voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, niet *voldoende* door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, *maar* vanwege de omvang en 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 deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en doelstellingen

1. In deze verordening worden CO₂-emissievereisten voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld ***om bij te dragen aan het bereiken van het in Verordening (EU) 2018/842 neergelegde streefcijfer van de Unie voor het reduceren van haar broeikasgasemissies en de verwezenlijking van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs***, en om de goede werking van de interne markt te garanderen.
2. Deze verordening legt met ingang van 1 januari 2020 voor het gehele EU-wagenpark een streefcijfer van 95 g CO₂/km vast voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's en van 147 g CO₂/km voor de gemiddelde emissies van nieuwe, in de Unie geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen, zoals tot en met 31 december 2020 gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 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.

3. Deze verordening zal tot en met 31 december 2024 worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een verlaging van de CO₂-emissies met 10 g CO₂/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie waarnaar wordt verwezen in de mededeling van de Commissie van 7 februari 2007 getiteld "Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen".
4. Met ingang van 1 januari 2025 zijn voor het gehele wagenpark van de EU de volgende streefcijfers van toepassing:
 - a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's, een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.1;
 - b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 15 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.1.

5. Met ingang van 1 januari 2030 zijn de volgende streefcijfers voor het gehele EU-wagenpark van toepassing:
 - a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van **37,5 %** van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.2;
 - b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van **31 %** van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.

6. ***Met ingang van 1 januari 2025 geldt er voor emissievrije en emissiearme voertuigen een benchmark gelijk aan een aandeel van 15 % van het desbetreffende wagenpark van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig respectievelijk bijlage I, deel A, punt 6.3 en bijlage I, deel B, punt 6.3.***

7. ***Met ingang van 1 januari 2030 gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, overeenkomstig respectievelijk bijlage I, deel A, punt 6.3, en bijlage I, deel B, punt 6.3, de volgende benchmarks:***
 - a) ***een benchmark die gelijk is aan een aandeel van 35 % van het wagenpark van nieuwe personenauto's, en***
 - b) ***een benchmark die gelijk is aan een aandeel van 30 % van het wagenpark van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, .***

Artikel 2
Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de volgende motorvoertuigen:
 - a) categorie M₁, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG ("personenauto's"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's");
 - b) categorie N₁, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van ten hoogste 2 610 kg, en **voertuigen van de** categorie N₁ waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen"). ***In het geval van emissievrije voertuigen van categorie N met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg of meer dan 2 840 kg, naargelang van het geval, worden deze met ingang van 1 januari 2025 voor de toepassing van deze verordening en zonder afbreuk te doen aan Richtlijn 2007/46/EG 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.***

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

Artikel 3
Definities

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:
 - a) "gemiddelde specifieke CO₂-emissies": inzake een fabrikant, het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's of alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die door deze fabrikant worden gebouwd;
 - b) "conformiteitscertificaat": het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG bedoelde conformiteitscertificaat;
 - c) "voltooid voertuig": een licht bedrijfsvoertuig waarvoor typegoedkeuring wordt verleend na voltooiing van de meerfasentypegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG;
 - d) "compleet voertuig": elk licht bedrijfsvoertuig dat niet hoeft te worden voltooid om aan de desbetreffende technische eisen van Richtlijn 2007/46/EG te voldoen;

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

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

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

- a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:
 - i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen, of
 - ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de raad van bestuur of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, of
 - iii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;

- b) ondernemingen die direct of indirect de onder a) bedoelde rechten of bevoegdheden over de fabrikant hebben;
- c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld onder b) direct of indirect de onder a) bedoelde rechten of bevoegdheden heeft;
- d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer onder a), b) of c) bedoelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder a), b) of c) bedoelde ondernemingen samen de onder a) bedoelde rechten of bevoegdheden hebben;
- e) ondernemingen waarbij de onder a) bedoelde 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.

Artikel 4

Specifieke emissiestreefcijfers

1. De fabrikant zorgt ervoor dat zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies niet hoger liggen dan de volgende specifieke emissiestreefcijfers:
 - a) voor het kalenderjaar 2020: voor personenauto's het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 en 2, is vastgesteld, of voor lichte bedrijfsvoertuigen het specifieke emissiestreefcijfer dat overeenkomstig bijlage I, deel B, punten 1 en 2, is vastgesteld, of het specifieke emissiestreefcijfer dat, indien de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld;
 - b) voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024: de specifieke emissiestreefcijfers die, al naargelang het geval, overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punten 3 en 4, zijn vastgesteld of die, indien de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking en bijlage I, deel A of B, punt 5, zijn vastgesteld;
 - c) voor elk kalenderjaar met ingang van 2025: de specifieke emissiestreefcijfers die overeenkomstig bijlage I, deel A of B, punt 6.3, zijn vastgesteld, of indien de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking.

2. Wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft, gebruikt de fabrikant van het basisvoertuig, indien de specifieke CO₂-emissies van het voltooide voertuig niet beschikbaar zijn, de specifieke CO₂-emissies van het basisvoertuig om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies te bepalen.
3. Om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe personenauto's van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd:
 - 95 % in 2020,
 - 100 % vanaf 2021.

Artikel 5
Superkredieten

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 ***als berekend overeenkomstig*** artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153.

Artikel 6 Groepsvorming

1. Fabrikanten die geen afwijking krachtens artikel 10 genieten, mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen.
2. Een groepsvormingsovereenkomst kan betrekking hebben op een of meer kalenderjaren, mits de totale duur van elke overeenkomst niet langer is dan vijf jaar, en moet ten laatste worden gesloten op 31 december van het eerste kalenderjaar waarin de emissies worden gegroepeerd. Fabrikanten die een groep vormen, dienen de volgende informatie bij de Commissie in:
 - a) de fabrikanten die deel zullen uitmaken van de groep;
 - b) de fabrikant die is aangesteld als beheerder van de groep, die als contactpersoon voor de groep zal optreden en verantwoordelijk zal zijn voor het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd;
 - c) informatie waaruit blijkt dat de beheerder van de groep in staat zal zijn de onder b) vermelde verplichtingen na te komen;
 - d) de categorie van voertuigen, geregistreerd als M₁ of N₁, waarop de groep van toepassing is.

3. Als de voorgestelde beheerder van de groep niet voldoet aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd, stelt de Commissie de fabrikanten hiervan in kennis.
4. Fabrikanten die een groep vormen, stellen de Commissie gezamenlijk in kennis van eventuele wijzigingen van de groepsbeheerder of van de financiële toestand van de groep, indien dit een invloed kan hebben op het vermogen om te voldoen aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd, en van eventuele wijzigingen van het lidmaatschap van de groep of de ontbinding van de groep.
5. Fabrikanten mogen groepsafspraken maken voor zover deze in overeenstemming zijn met de artikelen 101 en 102 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, zorgen alle leden van een groep ervoor dat in het kader van hun groepsvormingsovereenkomst alleen ten aanzien van de volgende informatie gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of informatie wordt uitgewisseld:
 - a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies;
 - b) het specifieke emissiestreefcijfer;
 - c) het totaal aantal geregistreerde voertuigen.

6. Lid 5 is niet van toepassing als alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.
7. Behalve wanneer kennisgeving wordt gedaan overeenkomstig lid 3 van dit artikel, 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. Monitoring- en rapporteringgegevens met betrekking tot individuele fabrikanten en groepen zullen worden geregistreerd, gerapporteerd en beschikbaar gesteld in het centrale register als bedoeld in artikel 7, lid 4.
8. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen de gedetailleerde voorwaarden specificeren die van toepassing zijn op groepsafspraken die overeenkomstig lid 5 van dit artikel worden gemaakt. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 7

Monitoring en rapportering van gemiddelde emissies

1. Voor elk kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, van deze verordening vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die en elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd. Die 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 conformiteitscertificaat worden vermeld.
2. Uiterlijk op 28 februari van elk jaar moet elke lidstaat de in bijlage II, deel A, en bijlage III, deel A, vermelde gegevens met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar vaststellen en aan de Commissie doorgeven. De gegevens worden ingediend in het in bijlage II, deel B, en bijlage III, deel C, gespecificeerde formaat.
3. Op verzoek van de Commissie moet een lidstaat ook alle overeenkomstig lid 1 geregistreerde gegevens doorgeven.

4. De Commissie houdt een centraal register bij van alle gegevens die de lidstaten overeenkomstig dit artikel doorgeven. Uiterlijk op 30 juni van elk jaar maakt de Commissie voor elke fabrikant een voorlopige berekening van het volgende:
- a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
 - b) het specifieke emissiestreefcijfer in het voorafgaande kalenderjaar;
 - c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en het specifieke emissiestreefcijfer voor dat jaar.

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

Het register wordt openbaar gemaakt.

5. Binnen drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening kunnen fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie mededelen, met vermelding van de lidstaat waarin de fout zich volgens hen zou hebben voorgedaan.

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

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

De aangestelde bevoegde instanties waarborgen de juistheid en volledigheid van de aan de Commissie doorgegeven gegevens en **zorgen voor** een **contactpunt** dat beschikbaar dient te zijn om snel op verzoeken van de Commissie te reageren om fouten en lacunes in de doorgegeven datasets te behandelen.

7. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast inzake de procedures voor de monitoring en rapportering van de in de leden 1 tot en met **6 van dit artikel** vermelde gegevens en inzake de toepassing van bijlagen II en III. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
8. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de in de bijlagen II en III vervatte gegevensvereisten en gegevensparameters.

9. Typegoedkeuringsinstanties stellen de Commissie onverwijld in kennis van afwijkingen in de CO₂-emissies van voertuigen tijdens het gebruik in vergelijking met de in de conformiteitscertificaten vermelde specifieke CO₂-emissies die zijn vastgesteld als gevolg van **overeenkomstig artikel 13 verrichte** verificaties ■ .

De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant rekening met die afwijkingen.

De Commissie **stelt** door middel van uitvoeringshandelingen nadere voorschriften **vast** voor de procedures om dergelijke afwijkingen te rapporteren en er bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies rekening mee te houden. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

10. ***De Commissie evalueert uiterlijk in 2023 of het mogelijk is een gemeenschappelijke methode van de Unie te ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht, gedurende de volledige levenscyclus ervan. De Commissie doet het Europees Parlement en de Raad die evaluatie toekomen, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor follow-upmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen.***
11. De lidstaten moeten, overeenkomstig dit artikel, ook gegevens verzamelen en rapporteren over registraties van voertuigen van de categorieën M₂ en N₂, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van ten hoogste 2 610 kg, en voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007.

Artikel 8

Bijdrage voor overtollige emissies

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

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

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

- "overtollige emissies": het positieve aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant – rekening houdende met CO₂-emissiereducties als gevolg van overeenkomstig artikel 11 goedgekeurde innoverende technologieën – hoger liggen dan zijn specifieke emissiestreefcijfer in het kalenderjaar of het gedeelte daarvan waarop de verplichting van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen, en
- "aantal voor het eerst geregistreerde voertuigen": het aantal door de fabrikant geproduceerde, apart getelde nieuwe personenauto's of nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in die periode zijn geregistreerd overeenkomstig de in artikel 4, lid 3, uiteengezette introductiecriteria.

3. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de middelen voor het innen van de bijdragen voor overtollige emissies die op grond van lid 1 van dit artikel worden opgelegd. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.

Artikel 9

Publicatie van de prestaties van de fabrikanten

1. Uiterlijk op 31 oktober van elk jaar publiceert de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen een lijst waarin het volgende wordt vermeld:
 - a) voor elke fabrikant zijn specifieke emissiestreefcijfer voor het voorafgaande kalenderjaar;
 - b) voor elke fabrikant zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;
 - c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiestreefcijfer voor dat jaar;
 - d) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
 - e) de gemiddelde massa in rijklare toestand van alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar tot en met 31 december 2020 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
 - f) de gemiddelde testmassa van alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

2. Op de in lid 1 van dit artikel bedoelde lijst wordt ook vermeld of de fabrikant tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.
3. Voor de publicatie uiterlijk op 31 oktober 2022 wordt op de in lid 1 van dit artikel bedoelde lijst ook het volgende vermeld:
 - a) de in artikel 1, leden 4 en 5, bedoelde, voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfers voor 2025 en 2030, door de Commissie berekend overeenkomstig respectievelijk de punten 6.1.1 en 6.1.2 van de delen A en B van bijlage I;
 - b) de waarden voor a_{2021} , a_{2025} en a_{2030} , door de Commissie berekend overeenkomstig de punten 6.2 van de delen A en B van bijlage I.

Artikel 10

Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

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

2. De op grond van lid 1 aangevraagde afwijking wordt toegestaan voor een periode van ten hoogste vijf kalenderjaren, **die** kan worden verlengd. De aanvraag wordt bij de Commissie ingediend en bevat de volgende informatie:
- a) de naam en de contactpersoon van de fabrikant;
 - b) bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de fabrikant in aanmerking komt voor de in lid 1 vermelde afwijking;
 - c) bijzonderheden betreffende de door de fabrikant geproduceerde personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van de testmassa en de specifieke CO₂-emissies van die personenauto's of lichte bedrijfsvoertuigen; en
 - d) een specifiek emissiestreefcijfer dat overeenstemt met het reductiepotentieel van de fabrikant, met inbegrip 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 personenauto of licht bedrijfsvoertuig.
3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat het door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiestreefcijfer overeenstemt met zijn reductiepotentieel, met inbegrip 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 *personenauto of* 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 aanvraag voor een afwijking van het overeenkomstig bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4 **en 6.3**, berekende specifieke emissiestreefcijfer mag worden ingediend door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's.

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

- a) alle in lid 2, onder a) en c), genoemde informatie, indien van toepassing met inbegrip van informatie over verbonden ondernemingen;
- b) ***voor aanvragen die verband houden met bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 4***, een streefcijfer dat een vermindering met 45 % is van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2007 of, als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een vermindering met 45 % is van het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van deze ondernemingen in 2007;
- c) ***voor aanvragen die verband houden met deel A, punt 6.3, van bijlage I bij deze verordening, een streefcijfer dat van toepassing is in de kalenderjaren 2025 tot en met 2028 en dat overeenstemt met de in artikel 1, lid 4, onder a), van deze verordening gespecificeerde vermindering van het streefcijfer als berekend in overeenstemming met punt b) van dit lid, rekening houdend met de CO₂-emissies gemeten overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151.***

Als er geen informatie over de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, bepaalt de Commissie een equivalent reductiestreefcijfer op basis van de best beschikbare technologie voor de 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. Dat streefcijfer wordt door de aanvrager voor de toepassing van de tweede alinea, onder 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 hebben of 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 zijn specifieke emissiestreefcijfer niet haalt, legt de Commissie de fabrikant de in artikel 8 bedoelde bijdrage voor overtollige emissies op.

8. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 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.

De Commissie is tevens bevoegd om overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I, deel A, met het oog op de vaststelling van formules voor het berekenen van de afwijkende streefcijfers als bedoeld in lid 4, tweede alinea, onder c), van dit artikel.

9. Aanvragen voor een afwijking, met inbegrip van de bijbehorende bewijsstukken, kennisgevingen uit hoofde van lid 5, intrekkingen uit hoofde van lid 6 van dit artikel, een eventuele oplegging van een bijdrage voor overtollige emissies uit hoofde van 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 Raad¹.

¹ Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie (PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43).

Artikel 11
Eco-innovaties

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met de CO₂-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 CO₂-emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening door het in de derde alinea van dit lid bedoelde maximum met ingang van 2025 aan te passen ***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 CO₂-emissies van fabrikanten.***

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure om de innoverende technologieën of innoverende technologiepakketten als bedoeld in lid 1 van dit artikel goed te keuren. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. Die gedetailleerde bepalingen zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologieën:

- a) de CO₂-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën moeten aan de toeleverancier of de fabrikant zijn toe te schrijven;
- b) de innoverende technologieën moeten een geverifieerde bijdrage leveren aan de vermindering van de CO₂-emissies;
- c) de innoverende technologieën mogen niet vallen onder de CO₂-meting volgens de standaardtestcyclus;
- d) de innoverende technologieën mogen niet:
 - i) vallen onder bindende bepalingen als gevolg van complementaire aanvullende maatregelen om de in artikel 1, lid 3, bedoelde vermindering met 10 g CO₂/km te bewerkstelligen, of
 - ii) verplicht zijn op grond van andere bepalingen van het Unierecht.

Met ingang van 1 januari 2025 is het in de eerste alinea, onder d), i), bedoelde criterium niet van toepassing op efficiëntieverbeteringen van aircosystemen.

3. Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie of als innoverend technologiepakket wil laten goedkeuren, dient bij de Commissie een rapport in, met inbegrip van 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 dat rapport melding van die interactie gemaakt en wordt in het verificatierapport geëvalueerd in hoeverre de interactie gevolgen heeft voor de vermindering die met elke maatregel wordt gerealiseerd.
4. De Commissie attesteert de gerealiseerde vermindering op basis van de in lid 2 vastgestelde criteria.

Artikel 12

Werkelijke CO₂- emissies en werkelijk brandstof- of energieverbruik

1. De Commissie monitort en beoordeelt of de ***overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007*** bepaalde CO₂-emissies en brandstof- of energieverbruikswaarden representatief zijn voor de werkelijkheid.

Bovendien verzamelt de Commissie op regelmatige basis gegevens over de werkelijke CO₂- emissies en het werkelijk brandstof- of energieverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan de hand van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik, te beginnen met nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in 2021 worden geregistreerd.

De Commissie waarborgt dat het publiek wordt ingelicht over hoe die werkelijke representativiteit zich in de loop van de tijd ontwikkelt.

2. *Met het oog op het bedoelde in lid 1, zorgt de Commissie er met ingang van 1 januari 2021 voor dat de volgende parameters betreffende werkelijke CO₂-emissies en werkelijk brandstof- of energieverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen op gezette tijden ter beschikking worden gesteld, naargelang van het geval door fabrikanten, nationale instanties of via directe gegevensoverdracht uit voertuigen:*

- a) *voertuigidentificatienummer;*
- b) *brandstof- en/of elektriciteitsverbruik;*
- c) *totale afgelegde afstand;*
- d) *voor extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen: brandstof- en elektriciteitsverbruik en de afgelegde afstand per rijmodus;*
- e) *andere parameters die nodig zijn om te waarborgen dat de verplichtingen van lid 1 kunnen worden nageleefd.*

De Commissie verwerkt de uit hoofde van de eerste alinea bedoelde ontvangen gegevens om, onder meer per fabrikant, geanonimiseerde en geaggregeerde datasets tot stand te brengen voor de toepassing van lid 1. De voertuigidentificatienummers worden uitsluitend gebruikt voor de gegevensverwerking en worden niet langer bewaard dan noodzakelijk voor dat doel.

3. *Teneinde te voorkomen dat de kloof met de werkelijke emissies groter wordt, beoordeelt de Commissie uiterlijk op 1 juni 2023 hoe gegevens over brandstof- en energieverbruik kunnen worden gebruikt om ervoor te zorgen dat de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-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 van 2021 tot 2026 en beoordeelt in 2027 of het haalbaar is een mechanisme in te voeren om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant vanaf 2030 bij te stellen om te voorkomen dat de kloof groter wordt, en zij komt in voorkomend geval met een wetgevingsvoorstel om een dergelijk mechanisme tot stand te brengen.

4. *De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de gedetailleerde procedure vast voor het verzamelen en verwerken van de in lid 2 van dit artikel bedoelde gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.*

Artikel 13

Verificatie van de CO₂-emissies van voertuigen tijdens het gebruik

- 1. Fabrikanten waarborgen dat de CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden die zijn opgenomen in de conformiteitscertificaten overeenstemmen met de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen tijdens het gebruik, in overeenstemming met Verordening (EU) 2017/1151.*

- 2. Na de inwerkingtreding van de in de eerste alinea van lid 4 bedoelde procedures, verifiëren de typegoedkeuringsinstanties, voor de voertuigfamilies waarvoor zij de typegoedkeuring moeten verstrekken, op basis van passende en representatieve steekproeven van voertuigen of de CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden die zijn opgenomen in de conformiteitscertificaten overeenstemmen met de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen tijdens het gebruik, als bepaald in overeenstemming met Verordening (EU) 2017/1151, waarbij zij onder meer rekening houden met beschikbare gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik.*

Typegoedkeuringsinstanties verifiëren tevens of er sprake is van eventuele strategieën aan boord of met betrekking tot de in de steekproef opgenomen voertuigen die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren in de voor typegoedkeuring uitgevoerde tests, onder meer door gebruik te maken van gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik.

3. *Indien als gevolg van de uit hoofde van lid 2 uitgevoerde verificaties een gebrek aan overeenstemming tussen CO₂-emissie- en brandstofverbruikswaarden wordt vastgesteld of de aanwezigheid van strategieën die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren, neemt de bevoegde typegoedkeuringsinstantie de nodige maatregelen als vastgesteld in hoofdstuk XI van Verordening (EU) 2018/858 en corrigeert zij de conformiteitscertificaten.*
4. *De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de procedures vast voor het uitvoeren van de in lid 2 van dit artikel bedoelde verificaties. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.*

De Commissie is bevoegd om voorafgaand aan de vaststelling van de in de eerste alinea van dit lid bedoelde uitvoeringshandelingen, overeenkomstig artikel 17 een gedelegeerde handeling vast te stellen tot aanvulling van deze verordening, waarbij de leidende beginselen en criteria worden vastgesteld voor het bepalen van de in de eerste alinea van dit lid bedoelde procedures.

Artikel 14

Aanpassing van de waarden M_0 en TM_0

1. De in bijlage I, delen A en B, bedoelde waarden M_0 en TM_0 worden als volgt aangepast:
 - a) uiterlijk op 31 oktober 2020 wordt de in bijlage I, deel A, punt 4, bedoelde waarde M_0 aangepast aan de gemiddelde massa in rijklare toestand van alle nieuwe in 2017, 2018 en 2019 geregistreerde personenauto's. Die nieuwe waarde M_0 is van toepassing van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2024;
 - b) uiterlijk op 31 oktober 2022 wordt de in bijlage I, deel B, punt 4, bedoelde waarde M_0 aangepast aan de gemiddelde massa in rijklare toestand van alle in 2019, 2020 en 2021 geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Die nieuwe M_0 -waarde is van toepassing in 2024;

- c) uiterlijk op 31 oktober 2022 wordt de indicatieve waarde TM_0 voor 2025 bepaald als de respectieve gemiddelde testmassa van alle in 2021 geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;
- d) uiterlijk op 31 oktober 2024, en vervolgens om de twee jaar, wordt de in bijlage I, delen A en B, punt 6.2, bedoelde waarde TM_0 aangepast aan de respectieve gemiddelde testmassa van alle nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de voorafgaande twee kalenderjaren, met ingang van 2022 en 2023, zijn ingeschreven. Deze nieuwe TM_0 -waarden zijn van toepassing met ingang van 1 januari van het kalenderjaar dat volgt op de datum van de aanpassing.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen vast te stellen.

Artikel 15

Evaluatie en rapportering

1. In 2023 verricht de Commissie *een grondige evaluatie van* de doeltreffendheid van deze verordening *en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van deze evaluatie.*
2. *In het in lid 1 bedoelde verslag gaat de Commissie onder meer in op de vraag of de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 bepaalde CO₂-emissiewaarden en brandstof- of energieverbruikswaarden representatief zijn voor de werkelijkheid; de uitrol van emissievrije en emissiearme voertuigen op de markt van de Unie, met name wat lichte bedrijfsvoertuigen betreft; de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur waarvan uit hoofde van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad¹ verslag is uitgebracht, met inbegrip van de financiering ervan; de potentiële bijdrage van het gebruik van synthetische en geavanceerde met hernieuwbare energie geproduceerde alternatieve brandstoffen aan emissiereducties; de daadwerkelijk waargenomen CO₂-emissiereducties op het niveau van het bestaande wagenpark; de werking van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen; de potentiële effecten van de overgangsmaatregel waarin is voorzien in bijlage I, deel A, punt 6.3; de gevolgen van deze verordening voor consumenten, met name consumenten met een laag en een middeninkomen; evenals aspecten om een levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en betaalbare mobiliteit in de Unie verder te vereenvoudigen.*

¹ *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).*

De Commissie tekent in dat verslag tevens een duidelijk traject uit voor verdere CO₂-emissiereducties voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen na 2030, teneinde in significante mate bij te dragen aan de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling van de Overeenkomst van Parijs.

3. *Het in lid 2 bedoelde verslag gaat in voorkomend geval vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening, met name met betrekking tot de eventuele herziening van de streefcijfers voor het gehele wagenpark van de EU voor 2030 in het licht van de in lid 2 opgesomde elementen, en de invoering van bindende emissiereductiestreefcijfers voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen voor 2035 en voor de periode vanaf 2040, met het oog op een tijdige transformatie van de vervoersector om CO₂-neutraliteit te kunnen bereiken, in overeenstemming met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs.*

4. *In het kader van de in lid 1 van dit artikel bedoelde evaluatie beoordeelt de Commissie of het haalbaar is testprocedures voor emissies onder reële rijomstandigheden met behulp van draagbare emissiemeetsystemen (PEMS) te ontwikkelen.* De Commissie houdt rekening met *die beoordeling en met* de overeenkomstig artikel 12 van deze verordening uitgevoerde beoordelingen en kan, indien nodig, de procedures voor de meting van CO₂-emissies als bepaald in Verordening (EG) nr. 715/2007 herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de werkelijke CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen adequaat weerspiegelen.

5. *In het kader van de in lid 1 van dit artikel bedoelde evaluatie beoordeelt de Commissie of het mogelijk is de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma, met als doel een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutrale economie te waarborgen, als bedoeld in artikel 4.1 van de Overeenkomst van Parijs, met name om de omscholing, bijscholing en andere opleidingen in vaardigheden en het herverdelen van werknemers in de automobielsector te ondersteunen in alle getroffen lidstaten, met name in de regio's en gemeenschappen die het zwaarst worden getroffen door de transitie. In voorkomend geval komt de Commissie met het oog hierop uiterlijk in 2027 met een wetgevingsvoorstel.*

6. *Uiterlijk op 31 december 2020 verricht de Commissie een evaluatie van Richtlijn 1999/94/EG waarin ze ingaat op de behoefte om de consument nauwkeurige, degelijke en vergelijkbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik, CO₂-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van nieuwe personenauto's die in de handel worden gebracht, alsook op de mogelijkheden voor de invoering van een etikettering inzake brandstofverbruik en CO₂-emissies voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. In voorkomend geval gaat de evaluatie vergezeld van een wetgevingsvoorstel.*

7. 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 als bedoeld in de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 692/2008 en, indien van toepassing, Verordening (EU) 2017/1151. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.
8. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening te wijzigen tot aanpassing van de formules in bijlage I, met gebruikmaking van de krachtens *lid 7 van dit artikel* vastgestelde methode, waarbij wordt gewaarborgd dat de reductievereisten voor fabrikanten en voertuigen van verschillend nut onder de oude en nieuwe testprocedure van vergelijkbare strengheid zijn.

Artikel 16
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 44, lid 1, onder a), van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad¹ ingestelde Comité *klimateverandering*. 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.
3. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitleveringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

¹ Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 663/2009 en (EG) nr. 715/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU en 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2009/119/EG en (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

Artikel 17

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden
2. De in 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**, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **een termijn van zes jaar** met ingang van ... [de datum van inwerkingtreding van deze verordening]. ***De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van zes 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.***
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in 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**, 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.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig 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**, 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 aan de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

■

Artikel 18

Intrekking

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

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

Artikel 19

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2020.

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

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGE I

DEEL A. SPECIFIEKE EMISSIESTREEFCIJFERS VOOR PERSONENAUTO'S

1. Voor het kalenderjaar 2020 worden de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's voor de toepassing van de berekeningen in dit punt en in punt 2 vastgesteld overeenkomstig de volgende formule:

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

waarbij:

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

2. Het specifieke emissiestreefcijfer van een fabrikant in 2020 wordt berekend als het gemiddelde van de overeenkomstig punt 1 bepaalde specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe personenauto's die in dat kalenderjaar zijn geregistreerd, waarvan hij de fabrikant is.

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

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

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ = de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2020, bepaald overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151 en berekend volgens artikel 4, lid 3, tweede streepje, van deze verordening, exclusief de CO₂-besparingen als gevolg van de toepassing van de artikelen 5 en 11 van deze verordening;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ = de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2020, bepaald overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 en berekend volgens artikel 4, lid 3, tweede streepje, van deze verordening, exclusief de CO₂-besparingen als gevolg van de toepassing van de artikelen 5 en 11 van deze verordening;

$\text{NEDC}_{\text{streefcijfer 2020}}$ = het specifieke emissiestreefcijfer voor 2020, berekend overeenkomstig de punten 1 en 2.

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

$$\text{specifiek emissiestreefcijfer} = \text{WLTP}_{\text{referentiestreefcijfer}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{referentiestreefcijfer}}$ = het specifieke WLTP-emissiereferentiestreefcijfer voor 2021, berekend overeenkomstig punt 3;

a = 0,0333;

M_{\emptyset} = het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe personenauto's van de fabrikant geregistreerd in het betreffende doeljaar in kilogram (kg);

M_0 = 1 379,88 in 2021, en zoals gedefinieerd in artikel 14, lid 1, onder a), voor de jaren 2022, 2023 en 2024;

$M_{\emptyset 2020}$ = het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe personenauto's van de fabrikant in 2020, in kilogram (kg);

$M_{0,2020}$ = 1 379,88.

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

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

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ = $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ zoals gedefinieerd in punt 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ = $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ zoals gedefinieerd in punt 3;

$\text{NEDC}_{\text{streefcijfer}_{2021}}$ = het afwijkend streefcijfer voor 2021 dat de Commissie overeenkomstig artikel 10 heeft toegekend.

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

6.0. Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁: *het naar het aantal in 2021 geregistreerde nieuwe personenauto's gewogen gemiddelde van de referentiewaarden₂₀₂₁ die zijn bepaald voor elke afzonderlijke fabrikant waarop overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer van toepassing is.*

De referentiewaarde₂₀₂₁ wordt voor elke fabrikant als volgt bepaald:

$$\text{referentiewaarde}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemeten}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{streefcijfer wagenpark}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemeten}}$ = het gemiddelde voor elke fabrikant van de gemeten gecombineerde CO₂-emissies van elke nieuwe personenauto die in 2020 is geregistreerd, als bepaald en gerapporteerd overeenkomstig artikel 7 bis van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{streefcijfer wagenpark}}$ = 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ = zoals gedefinieerd in punt 3;

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

$M_{0,2021}$ = de gemiddelde massa in rijklare toestand, in kilogram (kg), van alle in 2021 geregistreerde nieuwe personenauto's door die fabrikanten waarvoor overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer geldt;

a = zoals gedefinieerd in punt 4.

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

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

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - verminderingfactor₂₀₂₅)

waarbij:

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

verminderingfactor₂₀₂₅ = de in artikel 1, lid 4, onder a), gespecificeerde vermindering.

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

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - verminderingfactor₂₀₃₀)

waarbij:

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

verminderingfactor₂₀₃₀ = de in artikel 1, lid 5, onder a), gespecificeerde vermindering.

6.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2025

6.2.1. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029

Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.1;

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer}_{2025}}{\text{Gemiddelde emissies}_{2021}}$$

waarbij

a₂₀₂₁ = de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstekwadratenmethode op de testmassa (onafhankelijke variabele) en de specifieke CO₂-emissies (afhankelijke variabele) van elke nieuwe personenauto geregistreerd in 2021;

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe in 2021 geregistreerde personenauto's van die fabrikanten voor wie overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;

TM = de gemiddelde testmassa in kilogram (kg) van alle in het relevante kalenderjaar geregistreerde nieuwe personenauto's van de fabrikant;

TM₀

= de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d),
bepaalde waarde in kilogram (kg).

6.2.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2030

Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

waarbij:

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ = als bepaald overeenkomstig punt 6.1.2;

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

waarbij:

a₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1;

gemiddelde emissies₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1;

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1;

TM₀ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.

6.3. Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2025

Specifiek emissiestreefcijfer = specifiek emissiereferentiestreefcijfer · ZLEV factor
waarbij:

specifiek emissiereferentiestreefcijfer = het voor 2025 tot en met 2029
overeenkomstig punt 6.2.1 en vanaf 2030
overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde specifieke CO₂-
emissiereferentiestreefcijfer;

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

waarbij:

y = het aandeel 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 2017¹ en met minder dan 1 000 in 2017 geregistreerde nieuwe emissievrije en emissiearme voertuigen, wordt $ZLEV_{specifiek}$ tot en met 2030 in overeenstemming met de volgende formule berekend:

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

Indien het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe personenauto's in een lidstaat, geregistreerd in een jaar tussen 2025 en 2030, meer dan 5 % bedraagt, komt die lidstaat niet in aanmerking voor de toepassing van de multiplier 1,85 in de daaropvolgende jaren;

x = in de jaren 2025 tot en met 2029 15 % en vanaf 2030 35 %.

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.*

DEEL B. SPECIFIEKE EMISSIESTREEFCIJFERS VOOR LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

1. Voor het kalenderjaar 2020 worden de specifieke CO₂-emissies van elk nieuw licht bedrijfsvoertuig voor de toepassing van de berekeningen in dit punt en in punt 2 vastgesteld overeenkomstig de volgende formule:

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

waarbij:

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

2. Het specifieke emissiestreefcijfer van een fabrikant in 2020 wordt berekend als het gemiddelde van de overeenkomstig punt 1 bepaalde specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van die fabrikant die in dat kalenderjaar werden geregistreerd.

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

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

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ = de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2020, bepaald overeenkomstig bijlage XXI bij Verordening (EU) 2017/1151, exclusief de CO₂-besparingen als gevolg van de toepassing van artikel 11 van deze verordening;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ = de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in 2020, bepaald overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152, exclusief de CO₂-besparingen als gevolg van de toepassing van artikel 11 van deze verordening;

$\text{NEDC}_{\text{streefcijfer 2020}}$ = het specifieke emissiestreefcijfer voor 2020, berekend overeenkomstig de punten 1 en 2.

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

$$\text{specifiek emissiestreefcijfer} = \text{WLTP}_{\text{referentiestreefcijfer}} + a [(M_{\phi} - M_0) - (M_{\phi 2020} - M_{0,2020})]$$

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{referentiestreefcijfer}}$ = het specifieke WLTP-emissiereferentiestreefcijfer voor 2021, berekend overeenkomstig punt 3;

a = 0,096;

M_{ϕ} = het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant geregistreerd in het betreffende doeljaar, in kilogram (kg);

M_0 = 1 766,4 in 2020 en, voor de jaren 2021, 2022 en 2023, de overeenkomstig artikel 13, lid 5, van Verordening (EU) nr. 510/2011 vastgestelde waarde, en voor 2024 de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder b), van deze verordening vastgestelde waarde;

$M_{\phi 2020}$ het gemiddelde van de massa in rijklare toestand (M) van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant geregistreerd in 2020, in kilogram (kg);

$M_{0,2020}$ = 1 766,4.

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

$$\text{Afwijkend streefcijfer}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEDC}_{\text{streefcijfer 2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}}$$

waarbij:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ = $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ zoals gedefinieerd in punt 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ = $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ zoals gedefinieerd in punt 3;

$\text{NEDC}_{\text{streefcijfer 2021}}$ = het afwijkend streefcijfer voor 2021 dat de Commissie overeenkomstig artikel 10 heeft toegekend.

6. Met ingang van 1 januari 2025 wordt het voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer en de specifieke emissiestreefcijfers voor een fabrikant als volgt berekend:

- 6.0.** Voor het gehele EU-wagenpark geldende $\text{streefcijfer}_{2021}$

Voor het gehele EU-wagenpark geldende $\text{streefcijfer}_{2021}$ = het naar het aantal in 2021 geregistreerde nieuwe lichte bedrijfswagens gewogen gemiddelde van de referentiewaarden₂₀₂₁ die zijn bepaald voor elke afzonderlijke fabrikant waarop overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer van toepassing is.

De referentiewaarde₂₀₂₁ wordt voor elke fabrikant als volgt bepaald:

$$\text{referentiewaarde}_{2021} = \text{WLTP}_{CO_2, \text{gemeten}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{streefcijfer wagenpark}}}{\text{NEDC}_{CO_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

waarbij:

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

NEDC_{2020, streefcijfer wagenpark} = 147 g/km;

NEDC_{CO₂} = zoals gedefinieerd in punt 3;

M_{0,2021} = het gemiddelde van de massa in rijklare toestand van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant geregistreerd in 2021, in kilogram (kg);

M_{0,2021} = de gemiddelde massa in rijklare toestand, in kilogram (kg), van alle in 2021 geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van fabrikanten waarvoor overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer geldt;

a = zoals gedefinieerd in punt 4.

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

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

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - verminderingfactor₂₀₂₅)

waarbij:

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

verminderingfactor₂₀₂₅ = de in artikel 1, lid 4, onder b), gespecificeerde vermindering.

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

Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ = Voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₁ · (1 - verminderingfactor₂₀₃₀)

waarbij:

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

verminderingfactor₂₀₃₀ = de in artikel 1, lid 5, onder b), gespecificeerde vermindering.

6.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2025

6.2.1. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029

Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark
geldende streefcijfer₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₂₅ = als bepaald
overeenkomstig punt 6.1.1;

α = a_{2025} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe
lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of
lager is dan de overeenkomstig artikel 14, lid 1,
onder d), bepaalde TM_0 , en

= a_{2021} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe
lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan
de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), bepaalde
 TM_0 ,

waarbij:

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{Voor het gehele EU-wagenpark} \\ \text{geldende streefcijfer}_{2025}}{\text{Gemiddelde emissies}_{2021}}$$

a_{2021}	= de hellingshoek van de best passende rechte lijn vastgesteld door toepassing van de lineaire kleinstekwadratenmethode op de testmassa (onafhankelijke variabele) en de specifieke CO ₂ -emissies (afhankelijke variabele) van elk in 2021 geregistreerd nieuw licht bedrijfsvoertuig;
gemiddelde emissies ₂₀₂₁	= het gemiddelde van de specifieke CO ₂ -emissies van alle in 2021 geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikanten waarvoor overeenkomstig punt 4 een specifiek emissiestreefcijfer is berekend;
TM	= de gemiddelde testmassa in kilogram (kg) van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant die geregistreerd zijn in het relevante kalenderjaar;
TM ₀	= de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), bepaalde waarde in kilogram (kg).

6.2.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2030

Het specifieke emissiereferentiestreefcijfer = Voor het gehele EU-wagenpark
geldende streefcijfer₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

waarbij:

voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀ = als bepaald
overeenkomstig punt 6.1.2;

α = a_{2030} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant gelijk of lager is dan de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), bepaalde TM_0 , en = a_{2021} indien de gemiddelde testmassa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van een fabrikant hoger is dan de overeenkomstig artikel 14, lid 1, onder d), bepaalde TM_0 ,

waarbij:

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

a_{2021} = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1;

average emissions₂₀₂₁ = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1;

TM = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1;

TM_0 = zoals gedefinieerd in punt 6.2.1.

6.3. Specifieke emissiestreefcijfers vanaf 2025

6.3.1. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers voor 2025 tot en met 2029

Het specifieke emissiestreefcijfer = (specifieke emissiereferentiestreefcijfer –
($\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ – voor het gehele EU-wagenpark geldende
streefcijfer₂₀₂₅)) · ZLEV factor

waarbij:

specifieke emissiereferentiestreefcijfer = het voor de fabrikant overeenkomstig
punt 6.2.1 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfer;

$\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ = 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 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen 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 in het relevante kalenderjaar geregistreerde *nieuwe* lichte bedrijfsvoertuigen:

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

x = 15 %.

6.3.2. Specifieke emissiereferentiestreefcijfers vanaf 2030

Het specifieke emissiestreefcijfer = (specifiek emissiereferentiestreefcijfer – ($\emptyset_{\text{streefcijfers}}$ – voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer₂₀₃₀)) · ZLEV factor

waarbij:

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

\emptyset streefcijfers = het naar het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke individuele fabrikant gewogen gemiddelde van alle overeenkomstig punt 6.2.2 bepaalde specifieke emissiereferentiestreefcijfers;

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

waarbij:

y = het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in het wagenpark van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen 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 in het relevante kalenderjaar geregistreerde *nieuwe* lichte bedrijfsvoertuigen:

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

x = 30 %.

BIJLAGE II

MONITORING EN RAPPORTERING VAN EMISSIES VAN NIEUWE PERSONENAUTO'S

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

1. De lidstaten vermelden voor elk kalenderjaar de volgende gedetailleerde gegevens voor elke nieuwe personenauto die op hun grondgebied als een M₁-voertuig wordt geregistreerd:
 - a) de fabrikant;
 - b) typegoedkeuringsnummer en de extensie ervan;
 - c) type, variant en uitvoering (al naargelang);
 - d) merk en handelsbenaming;
 - e) voertuigcategorie volgens typegoedkeuring;
 - f) totaal aantal nieuwe registraties;
 - g) massa in rijklare toestand;

- h) specifieke CO₂-emissies (NEDC en WLTP);
- i) voetafdruk: wielbasis, spoorbreedte van de gestuurde as en spoorbreedte van de andere as;
- j) brandstoftype en brandstofmodus;
- k) cilinderinhoud;
- l) elektriciteitsverbruik;
- m) code voor de innoverende technologie of groep innoverende technologieën en de daaruit voortvloeiende CO₂-emissiereductie (NEDC en WLTP);
- n) maximaal nettovermogen;
- o) voertuigidentificatienummer;
- p) WLTP-testmassa;
- q) afwijking en verificatiefactoren zoals bedoeld in bijlage I, punt 3.2.8, bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153;
- r) categorie van het geregistreerde voertuig;

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

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

2. De in punt 1 bedoelde gedetailleerde gegevens worden overgenomen uit het conformiteitscertificaat van de desbetreffende personenauto. Voor voertuigen met twee brandstoffen (benzine/gas) waarbij op de conformiteitscertificaten voor beide brandstoffen specifieke CO₂-emissiewaarden staan vermeld, nemen de lidstaten alleen de waarde voor gas over.
3. De lidstaten bepalen voor elk kalenderjaar:
 - a) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's die zijn onderworpen aan EG-typegoedkeuring;
 - b) het totaal aantal nieuwe registraties van personenauto's met individuele goedkeuring;
 - c) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's die zijn onderworpen aan een nationale typegoedkeuring van kleine series.

DEEL B — Formaat voor het indienen van gegevens

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

Sectie 1 — Geaggregeerde monitoringgegevens

Lidstaat ¹	
Jaar	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's die aan EG-typegoedkeuring zijn onderworpen	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's met individuele goedkeuring	
Totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe personenauto's die zijn onderworpen aan een nationale typegoedkeuring van kleine series	

¹ ISO 3166-Alfa 2-codes, met uitzondering van Griekenland en het Verenigd Koninkrijk waarvoor de code "EL" respectievelijk "UK" is.

Sectie 2 — Gedetailleerde monitoringgegevens — één bestand per voertuig

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

j)	Brandstoftype
	Brandstofmodus
k)	Cilinderinhoud (cm ³)
l)	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)
m)	Code van de eco-innovatie(s)
	Totale NEDC-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s) tot en met 31 december 2020
	Totale WLTP-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s)
n)	Maximaal nettovermogen
o)	Voertuigidentificatienummer
p)	WLTP-testmassa
q)	Afwijkingsfactor D _e (indien beschikbaar)
	Verificatiefactor (indien beschikbaar)
r)	Categorie geregistreerd voertuig
s)	Identificatienummer van de voertuigfamilie
t)	Elektrische actieradius, indien beschikbaar

Noten:

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

BIJLAGE III

MONITORING EN RAPPORTERING VAN EMISSIES VAN NIEUWE LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

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

1. Gedetailleerde gegevens

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

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

- a) de fabrikant;
- b) typegoedkeuringsnummer en de extensie ervan;
- c) type, variant en uitvoering;
- d) merk;
- e) voertuigcategorie volgens typegoedkeuring;

- f) categorie van het geregistreerde voertuig;
- g) specifieke CO₂-emissies (NEDC en WLTP);
- h) massa in rijklare toestand;
- i) technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- j) voetafdruk: wielbasis, spoorbreedte van gestuurde as en spoorbreedte andere as;
- k) brandstoftype en brandstofmodus;
- l) cilinderinhoud;
- m) elektriciteitsverbruik;
- n) code voor de innoverende technologie of groep innoverende technologieën en de daaruit voortvloeiende CO₂-emissiereductie (NEDC en WLTP);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. De lidstaten bepalen voor elk kalenderjaar:

- a) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan EG-typegoedkeuring;
- b) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan meerfasentypegoedkeuring, waar beschikbaar;
- c) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan individuele goedkeuring;
- d) het totaal aantal nieuwe registraties van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die zijn onderworpen aan een nationale typegoedkeuring van kleine series.

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

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

1. Aantal geregistreerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

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

2. Voltooide voertuigen

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

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

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

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

C. Formaat voor het indienen van gegevens

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

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

¹ ISO 3166-Alfa 2-codes, met uitzondering van Griekenland en het Verenigd Koninkrijk waarvoor de code "EL" respectievelijk "UK" is.

Sectie 2 — Gedetailleerde monitoringgegevens — per afzonderlijk voertuig

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

j)	Wielbasis
	Spoorbreedte gestuurde as (as 1)
	Spoorbreedte andere as (as 2)
k)	Brandstoftype
	Brandstofmodus
l)	Cilinderinhoud (cm ³)
m)	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)
n)	Code van de eco-innovatie(s)
	Totale NEDC-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s) tot en met 31 december 2020
	Totale WLTP-CO ₂ -emissiebesparingen dankzij de eco-innovatie(s)
o)	Voertuigidentificatienummer
p)	WLTP-testmassa
q)	Afwijkingsfactor D _e (indien beschikbaar)
	Verificatiefactor (indien beschikbaar)
r)	Identificatienummer van de voertuigfamilie
s)	Elektrische actieradius, indien van toepassing
Bijlage I, punt 2.17.2, bij Richtlijn 2007/46/EG ⁽⁵⁾	Standaard toegevoegde massa (waar van toepassing in het geval van meerasen voertuigen)

Noten:

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

BIJLAGE IV

Ingetrokken verordeningen met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan

Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1)
Verordening (EU) nr. 397/2013 van de Commissie	(PB L 120 van 1.5.2013, blz. 4)
Verordening (EU) nr. 333/2014 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 103 van 5.4.2014, blz. 15)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/6 van de Commissie	(PB L 3 van 7.1.2015, blz. 1)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1502 van de Commissie	(PB L 221 van 26.8.2017, blz. 4)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2018/649 van de Commissie	(PB L 108 van 27.4.2018, blz. 14)
Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1)
Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 205/2012 van de Commissie	(PB L 72 van 10.3.2012, blz. 2)
Verordening (EU) nr. 253/2014 van het Europees Parlement en de Raad	(PB L 84 van 20.3.2014, blz. 38)
Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 404/2014 van de Commissie	(PB L 121 van 24.4.2014, blz. 1)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/748 van de Commissie	(PB L 113 van 29.4.2017, blz. 9)
Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1499 van de Commissie	(PB L 219 van 25.8.2017, blz. 1)

BIJLAGE V

CONCORDANTIETABEL

Verordening (EG) nr. 443/2009	Verordening (EU) nr. 510/2011	Deze verordening
Artikel 1, eerste alinea	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1
Artikel 1, tweede alinea	Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
Artikel 1, derde alinea	–	Artikel 1, lid 3
–	–	Artikel 1, lid 4
–	–	Artikel 1, lid 5
–	–	Artikel 1, lid 6
–	–	Artikel 1, lid 7
Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1
Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2
Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 3
Artikel 2, lid 4	Artikel 2, lid 4	Artikel 2, lid 4
Artikel 3, lid 1, inleidende formule	Artikel 3, lid 1, inleidende formule	Artikel 3, lid 1, inleidende formule
Artikel 3, lid 1, onder a) en b)	Artikel 3, lid 1, onder a) en b)	Artikel 3, lid 1, onder a) en b)
–	Artikel 3, lid 1, onder c), d) en e)	Artikel 3, lid 1, onder c), d) en e)
Artikel 3, lid 1, onder c) en d)	Artikel 3, lid 1, onder f) en g)	Artikel 3, lid 1, onder f) en g)
Artikel 3, lid 1, onder f)	Artikel 3, lid 1, onder h)	Artikel 3, lid 1, onder h)
Artikel 3, lid 1, onder e)	Artikel 3, lid 1, onder j)	Artikel 3, lid 1, onder i)
Artikel 3, lid 1, onder g)	Artikel 3, lid 1, onder i)	Artikel 3, lid 1, onder j)
–	–	Artikel 3, lid 1, onder k), l)

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

Artikel 8, lid 4, derde alinea	Artikel 8, lid 4, eerste alinea	Artikel 7, lid 4, derde alinea
Artikel 8, lid 5, eerste alinea	Artikel 8, lid 5	Artikel 7, lid 5, eerste alinea
Artikel 8, lid 5, tweede alinea	Artikel 8, lid 6	Artikel 7, lid 5, tweede alinea
Artikel 8, lid 6	Artikel 8, lid 7	–
Artikel 8, lid 7	Artikel 8, lid 8	Artikel 7, lid 6, eerste alinea
–	–	Artikel 7, lid 6, tweede alinea
Artikel 8, lid 8	–	–
Artikel 8, lid 9, eerste alinea	Artikel 8, lid 9, eerste alinea	Artikel 7, lid 7
Artikel 8, lid 9, tweede alinea	Artikel 8, lid 9, tweede alinea	Artikel 7, lid 8
–	–	Artikel 7, lid 9
–	–	Artikel 7, lid 10
–	Artikel 8, lid 10	Artikel 7, lid 11
Artikel 9, lid 1	Artikel 9, lid 1	Artikel 8, lid 1
Artikel 9, lid 2, eerste alinea, inleidende formule	Artikel 9, lid 2, eerste alinea, inleidende formule	Artikel 8, lid 2, eerste alinea, eerste deel
Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder a)	Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder a)	–
Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder b)	Artikel 9, lid 2, eerste alinea, onder b)	Artikel 8, lid 2, eerste alinea, tweede deel
Artikel 9, lid 2, tweede alinea	Artikel 9, lid 2, tweede alinea	Artikel 8, lid 2, tweede alinea
Artikel 9, lid 3	Artikel 9, lid 3	Artikel 8, lid 3
Artikel 9, lid 4	Artikel 9, lid 4	Artikel 8, lid 4
Artikel 10, lid 1, inleidende formule	Artikel 10, lid 1, inleidende formule	Artikel 9, lid 1, inleidende formule

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

Artikel 12, lid 1, tweede alinea

—

Artikel 11, lid 1, tweede
alinea

Artikel 12, lid 1, derde alinea	Artikel 12, lid 1, tweede alinea	Artikel 11, lid 1, derde alinea
–	–	Artikel 11, lid 1, vierde alinea
Artikel 12, lid 2	Artikel 12, lid 2	Artikel 11, lid 2, inleidende formule, onder a), b) en c) en onder d), eerste deel
–	–	Artikel 11, lid 2, onder d), laatste deel
Artikel 12, lid 3	Artikel 12, lid 3	Artikel 11, lid 3
Artikel 12, lid 4	Artikel 12, lid 4	Artikel 11, lid 4
–	–	Artikel 12
–	–	Artikel 13
Artikel 13, lid 1	–	–
–	Artikel 13, lid 1	–
–	–	Artikel 14, titel
–	–	Artikel 14, lid 1, eerste alinea, inleidende formule
Artikel 13, lid 2, eerste en tweede alinea	–	Artikel 14, lid 1, onder a)
–	Artikel 13, lid 5	Artikel 14, lid 1, onder b)
–	–	Artikel 14, lid 1, onder c) en d)
Artikel 13, lid 2, derde alinea	Artikel 13, lid 5	Artikel 14, lid 2
–	–	Artikel 15, lid 1
–	–	Artikel 15, lid 2
–	–	Artikel 15, lid 3

–	Artikel 13, lid 2	–
–	–	Artikel 15, lid 4, eerste deel
Artikel 13, lid 3	Artikel 13, lid 6, eerste alinea	Artikel 15, lid 4, tweede deel
–	Artikel 13, lid 4	–
Artikel 13, lid 4	Artikel 13, lid 6, tweede alinea	–
Artikel 13, lid 5	–	–
Artikel 13, lid 6	Artikel 13, lid 3	–
–	–	Artikel 15, lid 5
–	–	Artikel 15, lid 6
Artikel 13, lid 7, eerste alinea	Artikel 13, lid 6, derde alinea	Artikel 15, lid 7
Artikel 13, lid 7, tweede alinea	Artikel 13, lid 6, vierde alinea	Artikel 15, lid 8
Artikel 14, lid 1	Artikel 14, lid 1	Artikel 16, lid 1
Artikel 14, lid 2	Artikel 14, lid 2	Artikel 16, lid 2
Artikel 14, lid 3	Artikel 14, lid 2 bis	Artikel 16, lid 3
Artikel 14 bis, lid 1	Artikel 15, lid 3	Artikel 17, lid 1
Artikel 14 bis, lid 2	Artikel 15, lid 1	Artikel 17, lid 2
Artikel 14 bis, lid 3	Artikel 16	Artikel 17, lid 3
Artikel 14 bis, lid 4	Artikel 15, lid 2	Artikel 17, lid 4
Artikel 14 bis, lid 5	Artikel 17	Artikel 17, lid 5
Artikel 15	–	–
–	–	Artikel 18
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 19

Bijlage I	–	Bijlage I, deel A, punten 1 tot en met 5
–	–	Bijlage I, deel A, punt 6
–	Bijlage I	Bijlage I, deel B, punten 1 tot en met 5
–	–	Bijlage I, deel B, punt 6
Bijlage II, deel A	–	Bijlage II, deel A
Bijlage II, deel B	–	–
Bijlage II, deel C	–	Bijlage II, deel B
–	Bijlage II	Bijlage III
–	–	Bijlage IV
–	–	Bijlage V

BIJLAGE BIJ DE WETGEVINGSRESOLUTIE

Verklaring van de Commissie over artikel 15

Bij de in artikel 15 bedoelde toetsing en, in voorkomend geval, bij een voorstel tot wijziging van deze verordening houdt de Commissie de relevante raadplegingen overeenkomstig de Verdragen. Zij raadpleegt in dit kader met name het Europees Parlement en de lidstaten.

In het kader van die toetsing zal de Commissie ook de wenselijkheid van het in bijlage I, deel A, punt 6.3, gespecificeerde maximum van 5 % nagaan in het licht van de behoefte om de bevordering van emissiearme en emissievrije voertuigen in de betrokken lidstaten te versnellen.