EUROPESE
COMMISSIE

Straatsburg, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de CO_2 - emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en de etikettering van voertuigen en tot intrekking van Richtlijn1999/94/EG

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De EU erkent dat klimaatverandering een existentiële bedreiging vormt die nauw samenhangt met de mondiale veiligheid, vrede en duurzame ontwikkeling. Het aanpakken van klimaatverandering is een kans om zowel het concurrentievermogen als de onafhankelijkheid van de EU te versterken. De EU heeft zich ertoe verbonden de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990 en in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken. De Commissie heeft ook een wijziging van de Europese klimaatwet voorgesteld waarmee een reductiedoelstelling van 90 % voor 2040 wordt vastgelegd[1]. Zowel de Raad als het Europees Parlement hebben hun standpunt bepaald met betrekking tot het dossier, dat momenteel de medebeslissingsprocedure doorloopt.

Decarbonisatiebeleid is een sterke aanjager van groei als het goed met industrie-, concurrentie-, economisch en handelsbeleid wordt geïntegreerd, zoals uitgelegd in het kompas voor concurrentievermogen[2] en de Clean Industrial Deal[3].

Om klimaatneutraliteit te bereiken, is het onontkoombaar om de CO_2-emissies van het wegvervoer terug te dringen. In 2023 bedroegen deze 30 % van de totale netto CO_2-emissies (en 24 % van de broeikasgasemissies) van de EU en nog steeds zijn ze hoger dan in 1990.

De verordening tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens)[4] is een cruciaal element van het pakket EU-maatregelen dat tot doel heeft het wegvervoer koolstofvrij te maken. Deze verordening stuurt aan op een geleidelijke overgang naar emissievrije voertuigen en biedt investeerders in de hele waardeketen zekerheid en voorspelbaarheid op de lange termijn, naast een voldoende lange overgangsperiode om een rechtvaardige transitie mogelijk te maken.

De autosector in de EU is goed voor een bbp van 1 biljoen EUR en een derde van de particuliere investeringen in onderzoek en ontwikkeling binnen de EU. Drie miljoen Europeanen zijn direct of indirect in deze industriesector werkzaam. De sector ondergaat momenteel een wereldwijde en structurele transformatie die verband houdt met de transitie naar schone energie en de digitale transitie en heeft wat het concurrentievermogen betreft te maken met stevige uitdagingen.

In januari 2025 heeft de Commissie een strategische dialoog met de sector opgezet om die uitdagingen aan te pakken en concrete strategieën en oplossingen te ontwikkelen die ervoor moeten zorgen dat deze belangrijke sector een betrouwbare toekomst in Europa heeft. Dit sis

---

1 Mededeling van de Europese Commissie “Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1119 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit”, COM(2025) 524 final van 2 juli 2025.

2 Mededeling van de Europese Commissie “Het EU-kompas voor concurrentievermogen”, COM(2025) 30 final van 29 januari 2025.

3 Mededeling van de Europese Commissie “De Clean Industrial Deal — Een gezamenlijke routekaart voor concurrentievermogen en decarbonisatie”, COM(2025) 85 final van 26 februari 2025.

4 Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011, PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13.

meegenomen in het Industrieel actieplan voor de Europese autosector[5], dat concrete maatregelen bevat om het mondiale concurrentievermogen van de auto-industrie in de EU veilig te stellen en een sterke Europese productiebasis in stand te houden door middel van maatregelen op vijf belangrijke gebieden: 1) innovatie en digitalisering, 2) schone mobiliteit, 3) concurrentievermogen en veerkracht van de toeleveringsketen, 4) vaardigheden en sociale dimensie, en 5) gelijk speelveld en ondernemingsklimaat.

In het actieplan zijn circa vijftig kernacties geformuleerd om de doelstellingen van het plan te verwezenlijken. Hieronder vallen de herziening van de verordening tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor personenauto's en bestelwagens en de herziening van de richtlijn inzake de etikettering van auto's[6], om de informatievoorziening aan consumenten te verbeteren en duurzame keuzen te vergemakkelijken overeenkomstig de klimaat- en milieudoelen van de EU.

Daar de in de verordening vastgestelde CO_2-emissiestreefcijfers naarmate de tijd vordert steeds strenger worden, moet er meer gebruikgemaakt worden van emissievrije voertuigen, omdat de andere bestaande hefbomen voor het terugdringen van de CO_2-emissie slechts een beperkt effect hebben en op zichzelf niet volstaan om de huidige en toekomstige CO_2-doelstellingen te verwezenlijken. Hoewel het cruciaal is dat de streefcijfers een stimulerende werking op de transitie naar emissievrije mobiliteit blijven uitoefenen en zekerheid en voorspelbaarheid voor investeringen bieden, kan een gebrek aan flexibiliteit bij de naleving in combinatie met aanzienlijke veranderingen in de mondiale economie en de stand van de regelgeving het risico met zich meebrengen dat voertuigfabrikanten zich er niet aan houden.

De technologieneutraliteit moet worden versterkt omdat het huidige wetgevingskader een voortdurende innovatie en ontwikkeling van andere technologieën dan emissievrije aandrijfsystemen dreigt te beperken, technologieën die nuttig kunnen zijn voor specifieke gebruiksgevallen en/of een overgangsfase. Door belemmeringen voor de uitrol van emissievrije bestelwagens, die op de korte termijn een tekortschietende vraag tot gevolg hebben, kampen fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen met specifieke uitdagingen. Om het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de Europese autosector te versterken, is het passend om de ontwikkeling van kleine, in de EU geproduceerde elektrische auto's te bevorderen met speciale stimuleringsmaatregelen.

Ook moet ervoor gezorgd worden dat consumenten duidelijke en geharmoniseerde informatie over de milieuprestaties van nieuwe personenauto's en door wederverkopers op de tweedehandsmarkt verkochte auto's ontvangen. Dit moet zich uitstrekken tot de etikettering van alle soorten auto's, met inbegrip van emissievrije voertuigen, om weloverwogen aankoopbeslissingen mogelijk te maken en de transitie naar emissievrije mobiliteit te ondersteunen.

In deze context heeft het voorstel tot doel om te voorzien in een flexibelere en technologieneutrale aanpak met inachtneming van technologische en marktontwikkelingen, zonder de koers in de richting van klimaatneutraliteit te wijzigen en met behoud van de voorspelbaarheid voor fabrikanten en investeerders in een eerlijke transitie naar emissievrije mobiliteit. Het voorstel voorziet in de volgende maatregelen:

---

5 Mededeling van de Europese Commissie "Industrieel actieplan voor de Europese autosector", COM(2025) 95 final van 5 maart 2025.

6 Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's, PB L 12, 18.1.2000, blz. 16.

1) fabrikanten meer flexibiliteit bieden bij het verwezenlijken van hun CO_2-streefcijfers;

2) de technologieneutraliteit van de CO_2-emissienormen verbeteren;

3) de bijdrage van de CO_2-normen aan de klimaatdoelen van de EU-klimaatwet in stand houden;

4) fabrikanten en investeerders in de waardeketen van emissievrije mobiliteit zekerheid en voorspelbaarheid blijven bieden;

5) potentiële kopers van emissievrije voertuigen beter van dienst zijn door hun voldoende informatie te verstrekken en op die manier tevens fabrikanten helpen bij het naleven van de CO_2-normen.

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

Het voorstel stemt overeen met de doelstellingen van de Europese klimaatwet, zoals vereist in artikel 6, lid 4, van die verordening. Het voorstel sluit aan bij ander EU-beleid op het gebied van klimaat, energie en vervoer, waaronder:

– Verordening (EU) 2023/1804 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de EU, ondersteund door de faciliteit voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor projecten op het gebied van opladen. Het EU-actieplan voor netwerken en de aanstaande wetgeving voor het moderniseren van netwerken zijn bedoeld om elektromobiliteit doeltreffend te integreren, terwijl het actieplan voor betaalbare energie als doel heeft om de laadkosten te verlagen. Een voorstel voor het emissievrij maken van bedrijfswagenparken zal de vraag naar emissievrije voertuigen aanzwengelen;

– de verordening kritieke grondstoffen, die een duurzame waardeketen voor batterijen bevordert, met goedgekeurde strategische projecten om de levering van grondstoffen te waarborgen. De verordening voor een nettonulindustrie vergroot de duurzaamheid en veerkracht, alsook de productiecapaciteit van de EU op het gebied van nettonultechnologieën, zoals batterijen. De ontwikkeling van de toeleveringsketen voor batterijen wordt verder ondersteund met de Battery Booster. Aanstaande wetgeving, zoals de komende wetgeving voor een industrieaccelerator, is erop gericht de Europese productie van belangrijke onderdelen van in de EU verkochte elektrische voertuigen in stand te houden door overheidssteun aan de auto-industrie afhankelijk te maken van veerkracht- en duurzaamheidscriteria. Zulke criteria zijn een krachtig hulpmiddel om de Europese auto-industrie te ondersteunen. De wetgeving voor een industrieaccelerator zal naar verwachting ook leiden tot de ontwikkeling van een etiket met betrekking tot de koolstofintensiteit van industriële producten, te beginnen met staal, en parameters voor de aanduiding “made in the EU”. Dit is van belang om deze ontwikkelingen als passend te kunnen aanmerken, om de consistentie van de methoden te waarborgen. Dat geldt ook voor de vermelding van “made in the EU” voor kleine elektrische auto’s;

– ETS2, dat de transitie naar emissievrije voertuigen faciliteert door middel van koolstofbeprijzing;

– de verordening inzake de verdeling van de inspanningen, die centraal blijft staan in de emissiereductiestrategie van de EU en waarin bepaald is dat sectoren die niet onder het emissiehandelssysteem (ETS) vallen hun uitstoot in 2030 met 40 % verminderd moeten hebben ten opzichte van 2005, terwijl de lidstaten hun nationale

begroting en flexibiliteitsregelingen blijven aanpassen naarmate de Unie vooruitgang boekt bij het verwezenlijken van haar klimaatdoelen.

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

Europa heeft een ambitieus kader vastgesteld om uiterlijk in 2050 een klimaatneutrale economie te zijn. De Clean Industrial Deal moet ervoor zorgen dat de EU een concurrerende en aantrekkelijke productielocatie blijft, ook voor energie-intensieve sectoren, en dat schone technologie en nieuwe circulaire bedrijfsmodellen worden bevorderd om de overeengekomen decarbonisatiedoelstellingen te halen. Door de uitvoering hiervan zal de EU tevens minder afhankelijk van ingevoerde fossiele brandstoffen worden.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Overeenkomstig artikel 191 en artikel 192, lid 1, VWEU, moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering. Op grond van artikel 192 VWEU heeft de Unie al beleid vastgesteld om de CO_2-emissies van auto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te pakken uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631, van kracht sinds 1 januari 2020, en om consumenten informatie te verstrekken met betrekking tot het brandstofverbruik en de CO_2-emissies van nieuwe personenauto's die voor verkoop of leasing worden aangeboden, uit hoofde van Richtlijn 1999/94/EG.

- **Subsidiariteit**

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem en een gecoördineerd EU-optreden kan nationale, regionale en lokale maatregelen aanvullen en versterken. EU-optreden is gerechtvaardigd op grond van het subsidiariteitsbeginsel, overeenkomstig artikel 191 van het Verdrag van Lissabon.

Daar de CO_2-emissienormen voor voertuigen en de voorschriften voor etikettering van auto's op EU-niveau zijn vastgesteld, kunnen de doelstellingen van dit initiatief alleen op Unieniveau worden verwezenlijkt.

- **Evenredigheid**

Dit voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan wat nodig is voor de verwezenlijking van de EU-doelstellingen om de broeikasgasemissies op een kosteneffectieve wijze terug te dringen, en waarborgt tegelijkertijd de billijkheid en milieu-integriteit.

- **Keuze van het instrument**

Het voorstel voorziet in een wijziging van Verordening (EU) 2019/631 en een verordening is daarom het enige geschikte rechtsinstrument.

Wat betreft de etikettering van voertuigen strekt dit voorstel tot intrekking en vervanging van Richtlijn 1999/94/EG. Rekening houdend met de bevindingen van de beoordeling, de belangrijkste wijzigingen die in de bestaande regels moeten worden doorgevoerd en de doelstelling om de werking van de interne markt te verbeteren, is een verordening het aangewezen rechtsinstrument om de richtlijn te vervangen, omdat een verordening voorziet in

duidelijke, gedetailleerde en direct toepasbare bepalingen. Voorts biedt een verordening de garantie dat de wettelijke voorschriften in de hele Unie gelijktijdig en geharmoniseerd worden uitgevoerd.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie en geschiktheidscontrole van bestaande wetgeving

Belanghebbenden zijn het erover eens dat de EU op koers moet blijven met betrekking tot haar decarbonisatie-inspanningen en dat elektrificatie centraal moet blijven staan voor de transitie en het toekomstige concurrentievermogen van de Europese autosector. Sommige belanghebbenden voeren echter aan dat het huidige regelgevingskader van de EU te star is en tijdens de transitie problemen voor voertuigfabrikanten dreigt te veroorzaken. Het is dan ook passend om deze risico's te beperken.

Uit de beoordeling van de richtlijn inzake de etikettering van auto's is naar voren gekomen dat verschillende factoren de keuzemogelijkheden van consumenten en het potentiële effect van de richtlijn beperken, hoewel het aanvankelijke doel om consumenten in te lichten over de CO_2-emissies van nieuwe auto's ten minste tot op zekere hoogte is verwezenlijkt. De relevantie van deze richtlijn wordt verder beperkt naarmate emissievrije voertuigen, waarvoor de verstrekte informatie tot dusver zeer summier en ontoereikend is, meer ingang vinden, en naarmate potentiële kopers voor het inwinnen van informatie voorafgaand aan de aankoop steeds vaker hun toevlucht nemen tot digitale platforms.

• Raadpleging van belanghebbenden

De Commissie heeft verschillende belangrijke groepen belanghebbenden aangewezen voor raadpleging, met inbegrip van de lidstaten (nationale en regionale overheidsinstanties), voertuigfabrikanten, leveranciers van onderdelen en materialen, brandstof- en energieleveranciers, kopers van voertuigen (particulieren, bedrijven en wagenparkbeheerders), ngo's op het gebied van milieu, vervoer en consumentenzaken en sociale partners.

Om feedback van deze groepen te verzamelen, heeft de Commissie een verzoek om input en een openbare onlineraadpleging georganiseerd, van 7 juli tot 10 oktober 2025. De Commissie heeft ook vergaderingen met energieleveranciers en brancheorganisaties voor voertuig- en onderdelenfabrikanten georganiseerd, bilaterale vergaderingen met de overheden van de lidstaten, sociale partners en ngo's gehouden en belanghebbenden uitgenodigd om standpuntnota's in te dienen.

Op het verzoek om input voor de herziening van de verordening tot instelling van CO_2-emissienormen voor auto's en bestelwagens zijn 963 reacties binnengekomen, op het aparte verzoek om input voor de herziening van de richtlijn inzake de etikettering van auto's [7] 39. De openbare onlineraadpleging, die gehouden werd op de website EU Survey[8], had zowel betrekking op de herziening van de verordening inzake CO_2-normen voor auto's en bestelwagens als op de herziening van de richtlijn inzake de etikettering van auto's. Tijdens de raadpleging zijn 1115 reacties ontvangen, waarvan er 859 (77 %) afkomstig waren van

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Herziening-van-de-EU-regels-voor-de-etikettering-van-autos_nl.

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_nl

EU-burgers, 120 (11 %) van een vennootschap of onderneming, waarvan 57 (5 %) van kleine en middelgrote ondernemingen, 76 (7 %) van een ondernemersorganisatie, 14 (1 %) van niet-gouvernementele organisaties en de rest van academische instellingen, consumentenorganisaties en vakbonden.

De belanghebbenden hebben in antwoord op de openbare raadpleging uiteenlopende meningen over de CO_2-streefcijfers naar voren gebracht. Beleidsstabiliteit is door sommige lidstaten, lokale overheden, milieu-ngo's, academici en de elektriciteitssector als cruciaal aangemerkt. Daarentegen gaven de meeste andere respondenten uit de sector aan de streefcijfers voor 2035 onhaalbaar te achten vanwege de trager dan verwachte marktacceptatie van emissievrije voertuigen, wat overeenkomt met de feedback van gemobiliseerde burgers in een onder hen gehouden campagne. Vertegenwoordigers van de sector pleitten er over het algemeen voor om in de verordening inzake CO_2-normen een rol te reserveren voor duurzame hernieuwbare brandstoffen en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC HEV's), om zo de flexibiliteit te vergroten en de technologieneutraliteit te versterken, terwijl ngo's en overheidsinstanties doorgaans een andere mening toegedaan waren. Belanghebbenden uit de sector probeerden ook meer flexibiliteit bij de toepassing van boeten te verkrijgen door voor te stellen ze als ondersteuningsmechanisme in plaats van als strafmaatregel in te zetten. Burgers en ngo's pleitten er in het algemeen voor de inkomsten te gebruiken voor ondersteuning van werknemers, ontwikkeling van de laadinfrastructuur en maatregelen aan de vraagzijde.

Een duidelijke meerderheid van de belanghebbenden sprak zijn steun uit voor het harmoniseren en vereenvoudigen van de etikettering van voertuigen en het toevoegen van specifieke informatie voor emissievrije voertuigen op het etiket, maar geen andere extra informatie die niet direct voorhanden is, zoals de totale eigendomskosten. De meeste belanghebbenden vinden het belangrijk om het etiket uit te breiden zodat het ook van toepassing is op nieuwe bestelwagens. De consumentenorganisaties riepen ertoe op om het toepassingsgebied van het etiket uit te breiden tot tweedehandsauto's.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten van de overwogen beleidsopties is gebaseerd op een reeks scenario's die voor het Primes-model zijn ontwikkeld. Deze analyse is aangevuld door andere modelleringsinstrumenten, zoals GEM-E3 en E3ME en het JRC-Dione-model.

De gegevens van de monitoring van broeikasgasemissies en andere kenmerken van het wagenpark van nieuwe lichte voertuigen zijn afkomstig van de jaarlijkse monitoringgegevens die door de lidstaten zijn gerapporteerd en door het Europees Milieuagentschap (EEA) zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2019/631.

Nadere informatie is verzameld aan de hand van door externe contractanten uitgevoerde dienstenovereenkomsten.

- **Effectbeoordeling**

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd en voorziet daarmee in een gedetailleerde analyse. In de effectbeoordeling heeft de Commissie de verenigbaarheid van het initiatief met de doelstellingen van de Europese klimaatwet beoordeeld, zoals vereist op grond van artikel 6, lid 4, van die verordening.

Er zijn verschillende beleidsopties onderzocht, te verdelen in drie hoofdcategorieën: i) CO_2-emissiestreefcijfers voor auto's en bestelwagens en verschillende flexibiliteitsregelingen die

de naleving vergemakkelijken (duurzame hernieuwbare brandstoffen, OVC-HEV, meerjarige naleving, superkredieten voor kleine elektrische auto's); ii) financiële steun door het gebruik van boeten; iii) etikettering van voertuigen.

Met betrekking tot streefcijfers en flexibiliteitsregelingen is er een voorkeurscombinatie van opties vastgesteld die voorziet in meer flexibiliteit en technologieneutraliteit, maar tevens een sterk signaal afgeeft voor langetermijninvesteringen in emissievrije mobiliteit. Ten aanzien van de etikettering van voertuigen wordt de voorkeur gegeven aan de optie waarbij het etiket op een zo breed mogelijk scala van tweedehandsvoertuigen van toepassing is.

De voorkeursoptie met betrekking tot CO_2-streefcijfers en flexibiliteitsregelingen brengt voordelen voor fabrikanten met zich mee in de periode 2030-2034. Ook versterkt deze optie de technologieneutraliteit doordat er ook na 2035 een rol is weggelegd voor OVC-HEV en duurzame hernieuwbare brandstoffen, zonder af te doen aan het reductiedoel van 100 % voor 2035. Dit stimuleert tot aanhoudende investeringen in en ontwikkeling van andere technologieën dan emissievrije aandrijfsystemen, technologieën die nuttig kunnen zijn voor specifieke gebruiksgevallen en/of een overgangsfase en mogelijk ook het concurrentievermogen van sommige Europese fabrikanten in andere markten kunnen versterken. Zoals uit de beoordeling blijkt, zijn de gevolgen van de voorkeursoptie op energie- en klimaatgebied beperkt, vooral door de ingebouwde waarborgen. Dit in aanmerking genomen, sluit het initiatief aan bij de EU-doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050, de EU-klimaatdoelstelling voor 2030 en de doelstelling om vooruitgang te boeken op het gebied van klimaataanpassing.

De voorkeursoptie met betrekking tot de CO_2-streefcijfers en flexibiliteitsregelingen leidt tot een stijging van de totale systeemkosten (kapitaal, brandstof en andere operationele kosten), maar houdt geen aanmerkelijke veranderingen in ten opzichte van de uitgangssituatie.

De flexibiliteit in de regelgeving waarin het initiatief voorziet, zal naar verwachting het concurrentievermogen op de korte termijn versterken. De voorkeursoptie bevat elementen die bedoeld zijn om de noodzakelijke balans te bereiken tussen flexibele regelgeving en een grotere technologieneutraliteit enerzijds en behoud van de voorspelbaarheid en stabiliteit van het signaal voor de lange termijn in de richting van emissievrije voertuigen anderzijds.

.

Met de voorkeursoptie voor het etiketteren van voertuigen beschikken potentiële kopers van emissievrije voertuigen over betere informatie en zal de harmonisatie van het etiketontwerp op EU-niveau daadwerkelijk tot een vereenvoudiging leiden en ervoor zorgen dat het etiket op alle tweedehandsvoertuigen gelijkelijk van toepassing is. Door de harmonisatie hoeft er geen nationaal etiketontwerp te worden ontwikkeld, wat kostenbesparingen voor nationale autoriteiten met zich meebrengt.

- **Geschiktheid en vereenvoudiging van de regelgeving**

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

In vergelijking met de huidige verordening zal het voorstel naar verwachting niet leiden tot hogere, uit de wetgeving voortvloeiende administratieve kosten. Het maakt het rechtskader ook niet complexer.

- **Grondrechten**

Met het voorstel worden de grondrechten geëerbiedigd en de beginselen in acht genomen die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend. Het voorstel draagt met name bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van een hoog niveau van milieubescherming in overeenstemming met het beginsel van duurzame ontwikkeling, zoals neergelegd in artikel 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie[9].

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het financieel memorandum met de gevolgen voor de budgettaire, personele en administratieve middelen is gehecht aan het voorstel dat heeft geleid tot de vaststelling van Verordening (EU) 2019/631, en de laatste herziening ervan bij Verordening (EU) 2023/851.

5. OVERIGE ELEMENTEN

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

Dit voorstel leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de voorschriften en de uitvoeringsbeoordeling blijft dezelfde als die van het voorstel dat heeft geleid tot de vaststelling van Verordening (EU) 2019/631, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2023/851.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 bevat de volgende wijzigingsvoorstellen:

– artikel 1, lid 1, wijzigt artikel 1 in die zin dat de voor alle bestelwagens in de EU geldende CO_2-reductiedoelstelling voor 2030 wordt verlaagd van 50 % naar 40 % ten opzichte van het referentiejaar 2021 en de CO_2-reductiedoelstelling voor het gehele wagenpark van auto's en bestelwagens in de EU voor 2035 van 100 % naar 90 %. Dit lid bevat ook een toevoeging die de etikettering van voertuigen mede tot onderwerp van de verordening maakt;

– artikel 1, lid 2, wijzigt artikel 2, lid 1 ter om te verduidelijken dat alle emissievrije voertuigen van de categorie N (zowel N1 als N2) waarvan de massa zonder de massa van de batterij minder dan 2 840 kg bedraagt, in aanmerking worden genomen bij de beoordeling of de in deze verordening vastgestelde CO_2-emissiedoelstellingen worden nageleefd. Het toepassingsgebied van dit lid wordt ook uitgebreid met de etikettering van voertuigen;

– artikel 1, lid 3, wijzigt artikel 3 om de definitie van "testmassa" te verduidelijken en de definities uit de bepalingen met betrekking tot de etikettering van voertuigen in te voeren;

– artikel 1, lid 4, wijzigt artikel 4 met de invoering van meerjarige naleving. Artikel 1, lid 7, wijzigt artikel 6 en artikel 1, lid 9, wijzigt artikel 8 met de invoering van belangrijke veranderingen;

– artikel 1, lid 5, wijzigt artikel 5 om te voorzien in superkredieten voor in de EU geproduceerde kleine elektrische voertuigen;

– artikel 1, lid 6, wordt uitgebreid met nieuwe bepalingen over de rol van bepaalde duurzame hernieuwbare brandstoffen;

[9] PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391.

– artikel 1, lid 6, wordt uitgebreid met nieuwe bepalingen over de rol van in de EU geproduceerd koolstofarm staal;

– artikel 1, leden 10 en 14 voorzien in de nieuwe artikelen 15 bis en 15 ter en in een nieuwe bijlage III bis, waarin de regels voor het etiketteren van voertuigen worden vastgesteld.

2025/0420 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de CO_2 - emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en de etikettering van voertuigen en tot intrekking van Richtlijn1999/94/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[10],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[11],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Met de vaststelling van Verordening (EU) 2021/1119 (de klimaatwet) heeft de Unie een bindende doelstelling om de hele economie tegen 2050 klimaatneutraal te maken en zo de netto-emissies tegen die datum tot nul terug te brengen, het streven om daarna tot negatieve emissies te komen, een bindende tussentijdse klimaatdoelstelling van de Unie voor 2030 en bepalingen voor het vaststellen van een Uniebrede tussentijdse klimaatdoelstelling voor 2040 in wetgeving vastgelegd.

(2) Om de doelstelling van klimaatneutraliteit te verwezenlijken, is het onder meer cruciaal om het concurrentievermogen en de veerkracht van de Europese industrie te waarborgen en te ondersteunen en te voorzien in transitietrajecten op basis van de beste beschikbare kosteneffectieve, veilige en schaalbare technologieën, meer aandacht te hebben voor een rechtvaardige transitie, te zorgen voor eerlijke concurrentie met internationale partners en het energiesysteem koolstofvrij te maken met alle oplossingen voor koolstofvrije en koolstofarme energie.

[10] PB C , , blz. .
[11] PB C , , blz. .

(3) Met de Clean Industrial Deal schept de Unie de voorwaarden voor een succesvolle transitie, waarbij de nadruk ligt op zowel decarbonisatie als industriële vernieuwing, en voorziet zij in steunmechanismen voor de Europese industrie, eisen met betrekking tot Europese inhoud van batterijcellen en onderdelen van in de Unie verkochte elektrische voertuigen, betere toegang tot publieke en particuliere financiering, een wereldwijd gelijk speelveld en duidelijke randvoorwaarden voor de invoering en schaalvergroting van schone technologieën, teneinde het industriële concurrentievermogen en de innovatie in de Unie te versterken.

(4) De autosector is een belangrijke pijler van de economie van de Unie en bevindt zich op een kritiek keerpunt ten overstaan van een felle mondiale concurrentie en diepgaande structurele transformaties op het gebied van decarbonisatie en digitalisering. Voor het traject naar emissievrije mobiliteit is een geïntegreerde aanpak nodig waarin CO_2-reductie, concurrentievermogen van de industrie, sociale rechtvaardigheid en technologisch leiderschap samenkomen. Om ervoor te zorgen dat deze transformatie het concurrentievermogen van het ecosysteem van de Unie voor de autosector versterkt zonder af te doen aan de sociale en milieuambities, heeft de Commissie op 5 maart 2025 het Industrieel actieplan voor de Europese autosector vastgesteld.

(5) Lichte bedrijfsvoertuigen worden in professioneel verband gekocht en gebruikt. Voor sommige specifieke gebruiksgevallen kan de inzet van emissievrije voertuigen in dat segment op korte termijn belemmeringen ondervinden. Het is daarom passend om de CO_2-emissiedoelstelling voor 2030 voor die voertuigen bij te stellen teneinde de investeringscapaciteit van fabrikanten te ondersteunen, vooral voor de transitie naar emissievrije voertuigen.

(6) Met het bevorderen van de ontwikkeling en productie van in de EU gemaakte kleine elektrische auto's wordt ervoor gezorgd dat ze betaalbaar zijn, dat consumenten toegang hebben tot schone mobiliteit en dat het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de Europese autosector worden versterkt. Het is daarom passend om de ontwikkeling van in de EU gemaakte kleine elektrische auto's aan te moedigen met stimuleringsmaatregelen in de vorm van CO_2-kredieten voor fabrikanten die zulke voertuigen op de markt brengen.

(7) Hoewel het cruciaal is dat de CO_2-emissiedoelstellingen een stimulerende werking blijven uitoefenen op de transitie naar emissievrije mobiliteit en zekerheid en voorspelbaarheid voor de bijbehorende investeringen bieden, kan een gebrek aan flexibiliteit in de regelgeving leiden tot problemen voor voertuigfabrikanten als dat hun mogelijkheden om eraan te voldoen beperkt. Het is daarom passend om een technologieneutrale aanpak te steunen door flexibiliteit in de regelgeving voor emissievrije technologieën in te bouwen.

(8) Met het oog op het bieden van extra flexibiliteit, moeten fabrikanten ervoor zorgen dat de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van hun voertuigen in de periode 2030-2032 niet hoger zijn dan een emissiestreefcijfer dat wordt berekend als het gemiddelde van hun jaarlijkse specifieke emissiestreefcijfers in die periode. De naleving van de streefcijfers moet aan het einde van de periode voor elke afzonderlijke fabrikant worden beoordeeld. De bijdragen voor overtollige emissies moeten dienovereenkomstig worden berekend.

(9) De voor het gehele EU-wagenpark vanaf 2035 geldende emissiereductiedoelstelling wordt teruggebracht van 100 % naar 90 %, onder voorwaarde dat de resterende

emissies worden gecompenseerd door het gebruik van kredieten voor koolstofarm staal of kredieten voor hernieuwbare brandstoffen.

(10) Het gebruik van kredieten voor koolstofarm staal en hernieuwbare brandstoffen moet aan een maximum worden gebonden om de investeringen in de waardeketen voor emissievrije mobiliteit in stand te houden. In samenhang met de emissiereductiedoelstelling van 90 % ondersteunen deze kredieten de algehele doelstelling van klimaatneutraliteit doordat ze vanaf 2035 de mogelijkheid bieden om emissies te compenseren tot maximaal 10 % van het streefcijfer van 2021 voor het gehele EU-wagenpark.

(11) In 2035, en vervolgens om de vijf jaar, moet de Commissie de effectiviteit van de verordening beoordelen om op koers te blijven met betrekking tot de in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad (de "klimaatwet") vastgestelde bindende doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.

(12) Het is passend om de emissiereductie die met duurzame hernieuwbare brandstoffen wordt bereikt in de CO_2-normen te verwerken teneinde fabrikanten meer flexibiliteit te bieden en investeringen in de ontwikkeling van de waardeketen voor duurzame hernieuwbare brandstoffen te ondersteunen. Die brandstoffen zullen een rol blijven spelen bij het koolstofvrij maken van het vervoer. Om innovatieve technologieën te ondersteunen, bevat het huidige kader op grond van richtlijn (EU) 2018/2001 bindende doelstellingen voor geavanceerde biobrandstoffen in het vervoer. Met de uitvoering daarvan wordt vooruitgang geboekt, ook al gaat het langzaam. Voor eind 2026 is een herziening van Richtlijn (EU) 2018/2001 gepland om de geboekte vooruitgang te beoordelen en te bekijken of het kader voor toekomstige bio-economie geactualiseerd moet worden.

(13) Om de klimaatdoelstellingen van de Unie te verwezenlijken en tevens het concurrentievermogen van de Europese industrie en de strategische autonomie van de EU te versterken, is het essentieel om het gebruik van koolstofarm staal te bevorderen. Daar de autosector een grootverbruiker van staal is, is het passend om het gebruik van koolstofarm staal voor de voertuigproductie te stimuleren en een leidende markt te creëren. Om na 2035 de CO_2-emissies van hun nieuwe voertuigen, die nog niet door het gebruik van duurzame hernieuwbare brandstoffen gecompenseerd zijn, te compenseren, moeten fabrikanten dus kredieten voor in de EU geproduceerd koolstofarm staal kunnen gebruiken.

(14) Om fabrikanten van lichte bedrijfsvoertuigen meer zekerheid te bieden, moet er een technische aanpassing worden aangebracht in de formule waarmee het specifieke emissiestreefcijfer van een fabrikant afhankelijk van de gemiddelde testmassa van het EU-wagenpark wordt aangepast.

(15) De beoordeling van de richtlijn inzake de etikettering van auto's heeft tot de conclusie geleid dat er in de lidstaten een gebrek aan harmonisatie van het etiket is, dat potentiële kopers van emissievrije en emissiearme voertuigen, bestelwagens en tweedehandsvoertuigen op grond van de huidige regels onvoldoende geïnformeerd worden en dat consumenten steeds meer hun toevlucht nemen tot digitale instrumenten, terwijl de huidige regels gericht zijn op fysieke verkooppunten, met een papieren handleiding en affiche. Richtlijn 1999/94/EG moet derhalve herzien en bijgewerkt worden.

(16) Om potentiële kopers van voertuigen in staat te stellen een weloverwogen aankoopbeslissing te nemen, moet er een voertuigetiket met voor emissievrije

voertuigen relevante informatie beschikbaar komen. Daarnaast moet er niet alleen voor nieuwe personenauto's, maar ook voor bestelwagens en tweedehandsvoertuigen een voertuigetiket beschikbaar komen, om potentiële kopers van die voertuigen eveneens van de juiste informatie te voorzien.

(17) Op het etiket van individuele voertuigen moet de belangrijkste informatie van het conformiteitscertificaat zijn vermeld. Het etiket moet ook aangeven waar consumenten aanvullende informatie kunnen vinden. In de toekomst, naarmate de technische vereisten, de controle en rapportering en de beschikbare gegevens verder worden ontwikkeld, zou die aanvullende informatie consumenten bijvoorbeeld inzicht kunnen bieden in de prestaties van plug-inhybrides afhankelijk van het gedrag van de gebruiker wat betreft het percentage elektrisch rijden.

(18) Omdat kopers van voertuigen steeds meer gebruikmaken van digitale instrumenten, en om consumenten in staat te stellen verschillende voertuigmodellen, ook van verschillende fabrikanten, met elkaar te vergelijken, moet de informatie van alle voertuigmodellen waarvoor in de Unie nieuwe voertuigen op de markt worden gebracht in een productdatabank beschikbaar worden gesteld.

(19) De voorschriften voor het etiketteren van voertuigen moeten van toepassing zijn voor voertuigfabrikanten en -dealers of elke andere natuurlijke of rechtspersoon die in het kader van een handelsactiviteit voertuigen op de markt beschikbaar stelt, maar niet voor particulieren die af en toe een tweedehandsauto verkopen.

(20) De voorschriften voor het etiketteren van voertuigen moeten worden opgenomen in Verordening (EU) 2019/631 om een consistente en geharmoniseerde toepassing daarvan in de hele Unie te waarborgen.

(21) Om methoden te ontwikkelen waarmee de criteria kunnen worden vastgesteld waaraan een auto moet voldoen om als "made in the EU" te worden aangemerkt, waaraan staal moet voldoen om als koolstofarm te worden aangemerkt, en om de bijlage met betrekking tot de etikettering van voertuigen te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om ontwikkelingen op het gebied van technologie en wetgeving en ontwikkelingen in verband met consumenteninformatie in aanmerking te nemen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. 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.

(22) Om eensluidende voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend ter vaststelling van de gedetailleerde regels en procedures volgens welke fabrikanten alle voor het berekenen van de kredieten voor koolstofarm staal benodigde gegevens moeten monitoren en rapporteren, en van de operationele details van de productdatabank voor de etikettering van voertuigen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.

(23) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk voertuigfabrikanten aanvullende flexibiliteit verlenen bij het naleven van de streefcijfers en tevens het ambitieniveau voor de CO_2-reductiedoelstellingen in stand houden, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen van het optreden 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 dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(24) Verordening (EU) 2019/631 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1
Wijzigingen van Verordening (EU) 2019/631

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

1) artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 5 wordt punt b) vervangen door:

“b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een voor het gehele EU-wagenpark geldend streefcijfer gelijk aan een vermindering van 40 % van het streefcijfer in 2021 als vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.2.”;

b) lid 5 bis wordt vervangen door:

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

a) voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto’s een streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark gelijk aan een vermindering van 90 % van het streefcijfer in 2021 vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 6.1.3;

b) voor de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen een streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark gelijk aan een vermindering van 90 % van het streefcijfer in 2021 vastgesteld overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 6.1.3.”;

c) het volgende lid 7 wordt toegevoegd:

“7. In deze verordening worden de regels voor het etiketteren van voertuigen vastgesteld om ervoor te zorgen dat relevante informatie over personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen die in de Unie voor verkoop of leasing worden aangeboden, aan potentiële kopers ter beschikking wordt gesteld.”;

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, punt b), wordt de tekst na de puntkomma vervangen door:

“in het geval van emissievrije voertuigen van categorie N worden deze met ingang van 1 januari 2025 voor de toepassing van deze verordening en zonder afbreuk te doen aan Verordening (EU) 2018/858 en Verordening (EG) nr. 715/2007 geteld als lichte bedrijfsvoertuigen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen indien de referentiemassa min de massa van het energieopslagsysteem niet meer dan 2 840 kg bedraagt.”;

b) het volgende lid 5 wordt toegevoegd:

“5. De artikelen 15 bis en 15 ter van deze verordening zijn van toepassing op alle in de Unie voor verkoop of leasing aangeboden voertuigen van de in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858 gedefinieerde categorieën M1 en N1 waarvoor typegoedkeuring is verleend overeenkomstig de wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen zoals uiteengezet in Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie.”;

3) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt l) wordt vervangen door:

“l) “testmassa” of “TM”: testmassa van een personenauto of licht bedrijfsvoertuig zoals vermeld in het conformiteitscertificaat en gedefinieerd in punt 3.2.25 van VN-Reglement nr. 154”;

b) de volgende punten n) tot en met r) worden toegevoegd:

“n) “emissievrij voertuig”: een personenauto of licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van 0 g CO_2/km zoals bepaald overeenkomstig de toepasselijke EU-typegoedkeuringsprocedure;

o) “voertuigetiket”: een grafisch diagram in gedrukte of elektronische vorm dat voldoet aan de voorschriften van deze verordening;

p) “verkooppunt”: een plaats waar voertuigen worden uitgestald of voor verkoop of leasing worden aangeboden aan potentiële klanten, met inbegrip van handelsbeurzen waar voertuigen aan het publiek worden getoond;

q) “promotiemateriaal”: elke vorm van informatie in gedrukte of elektronische vorm, offline of online, die wordt gebruikt voor de verkoop of leasing van voertuigen of voor marketing-, reclame- of promotieactiviteiten voor voertuigen die voor verkoop of leasing aan het algemene publiek of aan een potentiële klant worden aangeboden;

r) “voertuigmodel”: een groep voertuigen van hetzelfde type, dezelfde variant en dezelfde uitvoering zoals gespecificeerd in bijlage I, deel B van Verordening (EU) 2018/858.”;

4) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, punt c), wordt de volgende tekst toegevoegd:

“Bovendien waarborgt de fabrikant met ingang van 2035 dat zijn gemiddelde specifieke CO_2-emissies niet hoger zijn dan de som van zijn brandstofkredieten zoals vermeld in artikel 5 bis en zijn koolstofarmstaalkredieten zoals vermeld in artikel 5 ter.”;

b) lid 1 bis wordt vervangen door:

“1 bis. In afwijking van lid 1 zorgt een fabrikant ervoor dat, ook wanneer hij lid is van een groep, gedurende de periode die de kalenderjaren 2025 tot en met 2027 en de kalenderjaren 2030 tot en met 2032 omvat, zijn gemiddelde specifieke CO_2-emissies voor die perioden niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiestreefcijfer voor die perioden.

Die gemiddelde specifieke CO_2-emissies worden berekend als het gemiddelde over de betrokken periode van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies voor elk jaar, gewogen naar het aantal voor het eerst geregistreerde voertuigen van de fabrikant in dat kalenderjaar.

Het specifieke emissiestreefcijfer wordt berekend als het gemiddelde over de betrokken periode van de specifieke emissiestreefcijfers voor elk jaar die zijn vastgesteld overeenkomstig punt 6.3 van deel A of deel B van bijlage I of, indien aan een fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 is toegekend, overeenkomstig die afwijking, gewogen naar het aantal voor het eerst geregistreerde voertuigen van de fabrikant in dat kalenderjaar.

Voor elk kalenderjaar waarin een fabrikant deel uitmaakte van een groep, geldt dat de gemiddelde specifieke CO_2-emissies en het specifieke emissiestreefcijfer voor dat jaar die voor die berekeningen worden gebruikt, de waarden voor die groep moeten zijn.";

5) artikel 5 wordt vervangen door:

"*Artikel 5*
Superkredieten voor kleine emissievrije voertuigen

1. Om de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant te berekenen, wordt elk nieuw emissievrij voertuig van categorie M1 dat overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 2.4 van Verordening (EU) 2018/858 als klein elektrisch voertuig is aangemerkt en in de EU is geproduceerd, tot 2034 als 1,3 voertuigen geteld.

2. Als onderdeel van zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 7 registreert elke lidstaat voor elk kalenderjaar, voor elk nieuw emissievrij voertuig van categorie M1, ongeacht of het al dan niet als klein elektrisch voertuig overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 2.4 van Verordening (EU) 2018/858 is aangemerkt, of het in de EU is gemaakt en wat de waarde is van de parameters op basis waarvan die naleving wordt vastgesteld, en geeft de lidstaat die informatie door aan de Commissie.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen met een methode voor het bepalen van de criteria op grond waarvan een auto als "made in the EU" wordt aangemerkt.

3. Lid 1 is niet van toepassing op fabrikanten die een groep vormen, tenzij alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.";

6) de volgende artikelen 5 bis en 5 ter worden ingevoegd:

"Artikel 5 bis
De rol van duurzame hernieuwbare brandstoffen

1. Met ingang van 2035 berekent de Commissie voor elke fabrikant brandstofkredieten op basis van de door gebruik van de in lid 2 bedoelde brandstoffen bereikte broeikasgasemissiereducties, overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 7, om de emissies van de in het kalenderjaar geregistreerde nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te compenseren. Deze brandstofkredieten worden berekend op basis van de hoeveelheid die van die brandstoffen op de Uniemarkt voor wegvervoer is gebracht en de broeikasgasemissie-intensiteit van die brandstoffen, berekend volgens de artikelen 29 bis en 31 van Richtlijn (EU) 2018/2001 en geregistreerd in de overeenkomstig artikel 31 bis van die richtlijn opgezette Uniedatabank, het aandeel van de in personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen gebruikte brandstof voor wegvervoer, de gemiddelde levensduur in kilometers van de voertuigen en het aantal geregistreerde voertuigen.

2. De in aanmerking komende brandstoffen zijn hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 36, van Richtlijn (EU) 2018/2001 die voldoen aan de criteria zoals bedoeld in artikel 29 bis van die richtlijn, biobrandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 33 van die richtlijn, en biogas, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 28 van die richtlijn, beide geproduceerd uit de in bijlage IX bij die richtlijn genoemde grondstoffen en in overeenstemming met de in artikel 29 van die richtlijn vermelde criteria.

3. De kredieten van alle in lid 2 genoemde brandstoffen mogen de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant met niet meer dan 3 % van het voor het gehele EU-wagenpark geldende $streefcijfer_{2021}$, zoals uiteengezet in bijlage I, delen A en B, punt 6.0, verminderen.

De kredieten op basis van de hoeveelheden biobrandstoffen en biogas die geproduceerd zijn uit de in bijlage IX, deel B, van Richtlijn (EU) 2018/2001 genoemde grondstoffen, mogen de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant met niet meer dan 1 % van het voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer$_{2021}$, zoals uiteengezet in bijlage I, delen A en B, punt 6.0, verminderen.

4. Lid 1 is niet van toepassing op fabrikanten die een groep vormen, tenzij alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.

Artikel 5 ter
De rol van koolstofarm staal

1. Met ingang van 2035 moet een fabrikant kredieten verkrijgen voor in de EU geproduceerd koolstofarm staal ("koolstofarmstaalkredieten") om de emissies van in het kalenderjaar geregistreerde nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te compenseren.

2. Lid 1 is niet van toepassing op voertuigen waarvan de bijdrage aan de gemiddelde emissies onder artikel 5 bis valt.

.

3. Koolstofarmstaalkredieten worden berekend op basis van de hoeveelheid en de CO_2-emissie-intensiteit, berekend volgens de methode die in lid 6 is uiteengezet, van het in de EU geproduceerde koolstofarm staal dat in de gedurende het kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe personenauto's of nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van de fabrikant is gebruikt, het aantal in het kalenderjaar geregistreerde voertuigen en de levensduur van de voertuigen in kilometers, overeenkomstig bijlage I, delen A en B, punt 7.
4. De koolstofarmstaalkredieten mogen de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant met niet meer dan 7 % van het voor het gehele EU-wagenpark geldende streefcijfer$_{2021}$, zoals uiteengezet in bijlage I, delen A en B, punt 6.0, verminderen.
5. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels en procedures vast voor de monitoring en rapportering van alle voor het berekenen van de koolstofarmstaalkredieten benodigde gegevens door de fabrikanten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen met een methode voor het bepalen van de kenmerken van koolstofarm staal, de CO_2-emissie-intensiteit van het staal en van het basisstaal als referentiepunt voor de berekening van de koolstofarmstaalkredieten.

7. Lid 1 is niet van toepassing op fabrikanten die een groep vormen, tenzij alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.";

7) in artikel 6, lid 2, wordt de laatste zin vervangen door:

"In afwijking van de eerste alinea mag een groepsvormingsovereenkomst voor het kalenderjaar 2025 of 2026 worden gesloten tot en met 31 december 2027 en mag een groepsvormingsovereenkomst voor het kalenderjaar 2030 of 2031 worden gesloten tot en met 31 december 2032."

8) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 5 wordt de volgende zin ingevoegd na de eerste zin:

"Fabrikanten die 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 hebben geproduceerd, moeten de Commissie volledige informatie

verstrekken over de met hen verbonden ondernemingen in de zin van artikel 3, lid 2, tenzij zij die informatie al eerder hebben verstrekt en er sindsdien geen veranderingen hebben plaatsgevonden.";

b) het volgende lid 6 ter wordt ingevoegd:

"6 ter. Elke fabrikant wijst een contactpunt aan voor de in dit artikel bedoelde correspondentie.";

9) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de tweede alinea vervangen door:

"In afwijking van de eerste alinea legt de Commissie met betrekking tot de kalenderjaren 2025 tot en met 2027 en 2030 tot en met 2032 een bijdrage voor overtollige emissies op aan fabrikanten wier gemiddelde specifieke CO_2-emissies voor die periode hoger liggen dan hun specifieke emissiestreefcijfer voor die periode.";

b) het volgende lid 5 wordt toegevoegd:

"In afwijking van de leden 1 en 2 legt de Commissie met ingang van 2035 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies op aan een fabrikant, of, in voorkomend geval, groepsbeheerder, wanneer diens gemiddelde specifieke CO_2-emissies hoger zijn dan diens specifieke emissiestreefcijfer of wanneer diens gemiddelde specifieke CO_2-emissies hoger zijn dan de som van diens brandstofkredieten zoals bedoeld in artikel 5 bis en diens koolstofarmstaalkredieten zoals bedoeld in artikel 5 ter.

De bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

(gemiddelde specifieke CO_2-emissies – (brandstofkredieten + koolstofarmstaalkredieten)) × 95 EUR × aantal nieuw geregistreerde voertuigen.

In de bovenstaande berekening mag de som van de brandstofkredieten en de koolstofarmstaalkredieten niet hoger zijn dan 10 % van het EU-streefcijfer$_{2021}$.";

10) in artikel 15 wordt lid 1 vervangen door:

"1. In 2035, en vervolgens om de vijf jaar, beoordeelt de Commissie de effectiviteit van de verordening om een emissievrije mobiliteit te verwezenlijken. De Commissie beoordeelt ook het effect, de haalbaarheid en de geschiktheid van de localcontentvoorschriften, met name op basis van de uitvoering van relevante EU-wetgeving. Rekening houdend met de ontwikkelingen van de markt en de technologie, beoordeelt en wijzigt de Commissie, al naargelang het geval, deze verordening, in het bijzonder wat betreft aanpassingen van de streefcijfers voor het gehele wagenpark, om op koers te blijven met betrekking tot de in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad vastgelegde bindende doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.";

11) de volgende artikelen 15 bis en 15 ter worden ingevoegd:

"Artikel 15 bis
Verplichtingen van fabrikanten en distributeurs met betrekking tot de etikettering van voertuigen

1. Distributeurs zorgen ervoor dat er bij elk voertuig dat op hun verkooppunten voor verkoop of leasing wordt aangeboden een duidelijk zichtbaar en in zijn geheel leesbaar voertuigetiket zoals bedoeld in bijlage III bis, deel 2, wordt aangebracht of weergegeven.

Het voertuigetiket moet de in bijlage III bis, deel 2, vermelde informatie-elementen bevatten die overeenkomen met het aangegeven voertuig.

In aanvulling op het voertuigetiket informeert de distributeur de potentiële koper van een tweedehands emissievrij voertuig of extern oplaadbaar hybride elektrisch voertuig over de "conditie van de tractiebatterij" op basis van de informatie die op het scherm in het voertuig beschikbaar is, overeenkomstig bijlage VI bij Verordening (EU) 2025/1707.

2. Fabrikanten en distributeurs, al naargelang het geval, zorgen ervoor dat op promotiemateriaal voor de verkoop of leasing van individuele voertuigen het voertuigetiket als bedoeld in bijlage III bis, deel 2, van elk voertuig te zien is, ook van voertuigen die op het internet voor verkoop of leasing worden aangeboden.

Wanneer het promotiemateriaal betrekking heeft op een of meer voertuigmodellen, moet het promotiemateriaal de waarden van alle vermelde voertuigen of het bereik tussen de laagste en de hoogste waarden van alle vermelde voertuigen bevatten, voor alle technische parameters die in bijlage III bis, deel 2 zijn vermeld.

Wanneer elektronisch verspreid promotiemateriaal, zoals onlinehulpmiddelen voor het configureren van auto's, consumenten in staat stelt een specifiek voertuig te configureren, moet in dat promotiemateriaal duidelijk zijn aangegeven hoe de verschillende specifieke uitrusting en optionele extra's de waarden van alle in bijlage III bis, deel 2 genoemde technische parameters beïnvloeden.

3. Uiterlijk twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze verordening zet de Commissie een openbaar toegankelijke productdatabank op die informatie over de voertuigetikettering van op de markt gebrachte voertuigmodellen verschaft.

De Commissie is bevoegd om bij uitvoeringshandeling de operationele details van de productdatabank nader te bepalen. Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Fabrikanten voeren voor elk voertuigmodel waarvan nieuwe eenheden op de markt worden gebracht onverwijld de in bijlage III bis, deel 3 vermelde informatie in de productdatabank in.

Fabrikanten zorgen ervoor dat de in de productdatabank ingevoerde informatie juist en nauwkeurig is en werken die informatie zo nodig bij.

5. Fabrikanten en distributeurs verstrekken of tonen geen etiketten die het voertuigetiket waarin deze verordening voorziet nabootsen, noch verstrekken of tonen zij voertuigetiketten, markeringen, symbolen of inscripties die niet aan deze verordening voldoen en die eindgebruikers kunnen misleiden of verwarren met betrekking tot de in bijlage III bis vermelde informatie-elementen.

6. Wanneer een dienstverlener als bedoeld in artikel 6 van Verordening (EU) 2022/2065 toestaat dat voertuigen via zijn internetsite worden verkocht, maakt die dienstverlener het mogelijk dat het voertuigetiket volgens artikel 2 wordt weergegeven.

7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de in de bijlage III bis, deel 2 en deel 3 vermelde gegevensvereisten en gegevensparameters te wijzigen teneinde voor consumenten relevante aanvullende informatie in de productdatabank op te nemen en aan te geven volgens welke methode de parameter "made in the EU" bepaald moet worden.

Artikel 15 ter

Verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de etikettering van voertuigen

1. De lidstaten wijzen een markttoezichtautoriteit overeenkomstig Verordening (EU) 2019/1020 aan die verantwoordelijk is voor de naleving van de in artikel 15 bis

vastgelegde maatregelen. Markttoezichtautoriteiten kunnen de kosten van documentinspectie terugvorderen als de desbetreffende artikelen van deze verordening niet zijn nageleefd.

2. De lidstaten stellen voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de bepalingen inzake voertuigetikettering en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Uiterlijk twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze verordening stellen de lidstaten de Commissie in kennis van die voorschriften en maatregelen en, onverwijld, van alle latere wijzigingen die erop van invloed zijn.";

12) artikel 17 lid 6, wordt vervangen door:

"Een overeenkomstig artikel 5 bis, lid 5, artikel 7, lid 8, artikel 7 bis, lid 2, artikel 10, lid 8, artikel 11, lid 1, vierde alinea, artikel 13, lid 4, artikel 14, lid 2, artikel 15, leden 8 en 9 en artikel 15 bis, lid 7, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.";

13) bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening;

14) bijlage III bis wordt ingevoegd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

Artikel 2
Intrekking

Richtlijn 1999/94/EC wordt ingetrokken.

Artikel 3
Inwerkingtreding

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

Artikel 1, lid 5, is van toepassing vanaf 1 januari *[Office of Publications: Please insert the year following the date of application of the automotive Omnibus]*.

Artikel 1, lid 11 en artikel 2 zijn van toepassing vanaf *[date 12 months after the entry into force of this Regulation]*.

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

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

FINANCIEEL EN DIGITAAL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF 3
1.1. Benaming van het voorstel/initiatief 3
1.2. Betrokken beleidsterreinen 3
1.3. Doelstellingen 3
1.3.1. Algemene doelstellingen 3
1.3.2. Specifieke doelstellingen 3
1.3.3. Verwachte resultaten en gevolgen 3
1.3.4. Prestatie-indicatoren 4
1.4. Het voorstel/initiatief betreft: 4
1.5. Motivering van het voorstel/initiatief 4
1.5.1. Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief 4
1.5.2. Meerwaarde van het optreden van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "meerwaarde van het optreden van de EU" verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd. 4
1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan 5
1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten 5
1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking 5
1.6. Duur van het voorstel/initiatief en van de financiële gevolgen ervan 6
1.7. Wijzen van uitvoering van de begroting 6
2. BEHEERSMAATREGELEN 7
2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen 7
2.2. Beheers- en controlesystemen 7
2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie 7
2.2.2. Informatie over de vastgestelde risico's en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico's te beperken 7
2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding tussen de controlekosten en de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting). 7
2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden 7
3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF .. 8

3.1. Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven 8
3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten 9
3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten 9
3.2.1.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting 9
3.2.1.2. Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten 13
3.2.2. Geraamde output, gefinancierd uit beleidskredieten 17
3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten 19
3.2.3.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting 19
3.2.3.2. Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten 19
3.2.3.3. Totaal kredieten 19
3.2.4. Geraamde personeelsbehoeften 20
3.2.4.1. Gefinancierd uit goedgekeurde begroting 20
3.2.4.2. Gefinancierd uit externe bestemmingsontvangsten 20
3.2.4.3. Totale personeelsbehoeften 21
3.2.5. Overzicht van het geschatte effect op met digitale technologie samenhangende investeringen 22
3.2.6. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader 22
3.2.7. Bijdragen van derden 23
3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten 23
4. DIGITALE DIMENSIES 23
4.1. Voorschriften met digitale relevantie 24
4.2. Data 24
4.3. Digitale oplossingen 24
4.4. Interoperabiliteitsbeoordeling 24
4.5. Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering 25

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 en tot intrekking van Richtlijn 1999/94/EG

1.2. Betrokken beleidsterreinen

Klimaatbeleid

1.3. Doelstellingen

1.3.1. Algemene doelstellingen

Het voorstel heeft tot doel te voorzien in:

1) aanvullende flexibiliteit voor fabrikanten om de transitie naar emissievrije mobiliteit te ondersteunen;

2) geharmoniseerde en geactualiseerde regels voor de etikettering inzake CO_2-emissies.

1.3.2. Specifieke doelstellingen

De specifieke doelstellingen van het voorstel zijn:

1) fabrikanten meer flexibiliteit bieden bij het verwezenlijken van hun CO_2-emissiestreefcijfers;

2) de technologieneutraliteit van de CO_2-emissienormen verbeteren;

3) de bijdrage van de CO_2-normen tot het verwezenlijken van de in de EU-klimaatwet vastgestelde klimaatdoelen handhaven;

4) fabrikanten en investeerders in de waardeketen van emissievrije mobiliteit zekerheid en voorspelbaarheid blijven bieden;

5) geharmoniseerde consumenteninformatie invoeren, ook voor emissievrije voertuigen.

1.3.3. Verwachte resultaten en gevolgen

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

De voorkeurscombinatie van opties met betrekking tot CO_2-doelstellingen en flexibiliteit brengt voordelen voor fabrikanten met zich mee in de periode 2030-2034. Ook versterkt deze combinatie de technologieneutraliteit doordat er ook na 2035 een rol is weggelegd voor OVC-HEV, duurzame hernieuwbare brandstoffen en koolstofarm staal, zonder af te doen aan de doelstelling van 100% voor 2035. Dit stimuleert tot aanhoudende investeringen in en ontwikkeling van andere technologieën dan emissievrije aandrijfsystemen, technologieën die nuttig kunnen zijn voor specifieke gebruiksgevallen en/of een overgangsfase en mogelijk ook het concurrentievermogen van sommige Europese fabrikanten in andere markten kunnen versterken. Zoals uit de beoordeling blijkt, zijn de gevolgen van de voorkeursoptie op energie- en klimaatgebied beperkt, vooral door de ingebouwde waarborgen. Dit in aanmerking genomen, sluit het initiatief aan bij de EU-doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050, de EU-klimaatdoelstelling voor 2030 en de doelstelling om vooruitgang te boeken op het gebied van klimaataanpassing.

1.3.4. Prestatie-indicatoren

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De volgende indicatoren zijn vastgesteld: (effectbeoordeling)

- de gemiddelde CO_2-emissies van nieuwe auto's en bestelwagens in het EU-wagenpark worden jaarlijks per voertuig, fabrikant en lidstaat gemonitord;
- de broeikasgasemissies van auto's en bestelwagens worden gemonitord aan de hand van de jaarlijkse broeikasgasemissie-inventarissen van de lidstaten;
- het aantal en het aandeel nieuw geregistreerde emissievrije en emissiearme voertuigen wordt gemonitord via de jaarlijkse monitoringsgegevens als ingediend door de lidstaten;
- het werkgelegenheidsniveau wordt gemonitord op basis van openbaar toegankelijke EU-statistieken van Eurostat over de werkgelegenheid in de sector.

1.4. Het voorstel/initiatief betreft:

☐ een nieuwe actie

☐ een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie[12]

☒ de verlenging van een bestaande actie

☐ de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

Het wijzigingsvoorstel beoogt fabrikanten aanvullende modaliteiten te bieden om aan de CO_2-emissiereductiedoelstellingen te voldoen, met behoud van de algemene ambitie om de in het EU-recht vastgelegde CO_2-reductiedoelstellingen te handhaven.

1.5.2. Meerwaarde van het optreden van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "meerwaarde van het optreden van de EU" verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem dat niet enkel met acties op nationaal of lokaal niveau kan worden opgelost. Daarom moet klimaatactie op Europees niveau worden gecoördineerd en is EU-actie op basis van subsidiariteit gerechtvaardigd. Aangezien Verordening (EU) 2019/631 moet worden gewijzigd door te voorzien in aanvullende modaliteiten voor het verwezenlijken van de CO_2-emissiereductiedoelstellingen, kunnen de doelstellingen van dit initiatief niet door de lidstaten zelf worden verwezenlijkt.

[12] In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

Het voorstel bouwt voort op bestaande wetgeving die ervoor heeft gezorgd dat de CO_2-emissies van het EU-wagenpark van nieuwe auto's en lichte bedrijfsvoertuigen de afgelopen tien jaar steeds verder zijn teruggedrongen.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

Geen extra middelen nodig.

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

Geen extra middelen nodig.

1.6. Duur van het voorstel/initiatief en van de financiële gevolgen ervan

☐ **beperkte geldigheidsduur**

– ☐van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ

– ☐financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

☒ **onbeperkte geldigheidsduur**

– Uitvoering met een opstartperiode vanaf YYYY tot en met YYYY,

– gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijzen van uitvoering van de begroting

☒ **Direct beheer** door de Commissie

– ☒ door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie

– ☐ door de uitvoerende agentschappen

☐ **Gedeeld beheer** met de lidstaten

☐ **Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken toe te vertrouwen aan:

– ☐ derde landen of de door hen aangewezen organen

– ☐ internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke)

– ☐ de Europese Investeringsbank en het Europees Investeringsfonds

– ☐ de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen

– ☐ publiekrechtelijke organen

– ☐ privaatrechtelijke organen met een openbaredienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties

– ☐ privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties

– ☐ organen waaraan of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling

– ☐· in een lidstaat gevestigde organen die onder het privaatrecht van een lidstaat of onder het Unierecht vallen en die in aanmerking komen om overeenkomstig sectorspecifieke regelgeving te worden belast met de uitvoering van middelen van de Unie of begrotingsgaranties, voor zover dergelijke organen onder zeggenschap staan van publiekrechtelijke organen of privaatrechtelijke organen met een openbaredienstverleningstaak, en beschikken over voldoende financiële garanties in de vorm van hoofdelijke aansprakelijkheid van de controlerende organen of gelijkwaardige financiële garanties, die voor elke actie beperkt kunnen blijven tot het maximumbedrag van de steun van de Unie.

Opmerkingen

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels voor monitoring en rapportering

De regels voor monitoring en rapportering worden niet gewijzigd, aangezien het mogelijk is de toepassing van de voorgestelde extra modaliteiten te monitoren met het huidige systeem.

2.2. Beheers- en controlesystemen

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

Het voorstel voorziet niet in de uitvoering van een financieel programma. De beheersvorm, de uitvoeringsmechanismen voor financiering, de betalingsvoorwaarden en de controlestrategie met betrekking tot foutenpercentages zijn niet van toepassing.

2.2.2. Informatie over de vastgestelde risico's en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico's te beperken

Dit voorstel betreft geen uitgavenprogramma. Efficiënte monitoring van de voertuigregistratiegegevens is van essentieel belang voor het waarborgen van rechtszekerheid bij de handhaving van de wetgeving en voor het waarborgen van een gelijk speelveld tussen de verschillende fabrikanten.

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding tussen de controlekosten en de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).

Dit initiatief brengt geen significante nieuwe controles/risico's mee die niet onder een bestaand internecontrolekader vallen. Er zijn geen specifieke maatregelen overwogen, behalve de toepassing van het Financieel Reglement.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Naast de toepassing van het Financieel Reglement om fraude en onregelmatigheden te voorkomen, zullen de modaliteiten voor de naleving van de CO_2-reductievereisten waarin dit voorstel voorziet, gepaard gaan met de monitoring en rapportering van verschillende datasets, zoals bepaald in Verordening (EU) 2019/631.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK[13]	van EVA-landen[14]	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten [15]	van andere derde landen	andere bestemmings¬ontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten	van andere derde landen	andere bestemmings¬ontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

[13] GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.
[14] EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.
[15] Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

– ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig

– ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.1.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	

DG: <…….>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**
	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten voor DG <…….>	Vastleggingen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**

	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten voor DG <…….>	Vastleggingen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <….> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	

DG: <…….>			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**

	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma’s gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten	Vastleggingen	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
voor DG <…….>	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**
	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma’s gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten	Vastleggingen	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
voor DG <…….>	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL uit het budget van specifieke programma’s gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <….> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
• TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL kredieten onder de rubrieken 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubriek van het meerjarig financieel kader	**7**	"Administratieve uitgaven"

DG: <…….>		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL DG <…….>	Kredieten	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
• Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAAL DG <…….>	Kredieten	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7	Vastleggingen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
van het meerjarig financieel kader	Betalingen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	

DG: <…….>			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**
	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten	Vastleggingen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

voor DG <…….>	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**
	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten voor DG <…….>	Vastleggingen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <….> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	

DG: <…….>	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK**

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**
	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten voor DG <…….>	Vastleggingen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					**0,000**
	Betalingen	(2a)					**0,000**
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					**0,000**
	Betalingen	(2b)					**0,000**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					**0,000**
TOTAAL kredieten voor DG <…….>	Vastleggingen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	**TOTAAL MFK 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <….> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
• TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL kredieten onder de rubrieken 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Betalingen	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubriek van het meerjarig financieel kader	**7**	"Administratieve uitgaven"

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

DG: <…….>		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL DG <…….>	Kredieten	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAAL DG <…….>	Kredieten	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7	Vastleggingen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
van het meerjarig financieel kader	Betalingen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd uit beleidskredieten

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ⇩			Jaar **2024**		Jaar **2025**		Jaar **2026**		Jaar **2027**		Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)						**TOTAAL**	
	OUTPUTS																	
	Soort [16]	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten

[16] Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1[17]…																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																			
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2…																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																			
TOTAAL																			

[17] Zoals beschreven in punt 1.3.2 “Specifieke doelstellingen”

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

– ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig

– ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.3.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL 2021-2027**
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten

EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL 2021-2027**
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Totaal kredieten

TOTAAL GOEDGEKEURDE KREDIETEN + EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL 2021-2027**
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Subtotaal buiten RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

3.2.4. Geraamde personeelsbehoeften

– ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig

– ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.4.1. Gefinancierd uit goedgekeurde begroting

Raming in voltijdequivalenten (vte's)

GOEDGEKEURDE KREDIETEN		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)					
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-delegaties)		0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)		0	0	0	0
• Extern personeel (in vte's)					
20 02 01 (AC, END van de "totale financiële middelen")		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)		0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	- centrale diensten	0	0	0	0
	- EU-delegaties	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – rubriek 7		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – buiten rubriek 7		0	0	0	0
TOTAAL		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Gefinancierd uit externe bestemmingsontvangsten

EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)				
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-delegaties)	0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)	0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)	0	0	0	0
• Extern personeel (in voltijdequivalenten)				

20 02 01 (AC, END van de "totale financiële middelen")		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)		0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	- centrale diensten	0	0	0	0
	- EU-delegaties	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – rubriek 7		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – buiten rubriek 7		0	0	0	0
TOTAAL		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Totale personeelsbehoeften

TOTAAL GOEDGEKEURDE KREDIETEN + EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)					
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-delegaties)		0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)		0	0	0	0
• Extern personeel (in voltijdequivalenten)					
20 02 01 (AC, END van de "totale financiële middelen")		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)		0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	- centrale diensten	0	0	0	0
	- EU-delegaties	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – rubriek 7		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) – buiten rubriek 7		0	0	0	0
TOTAAL		**0**	**0**	**0**	**0**

Aantal personeelsleden dat nodig is voor de uitvoering van het voorstel (in vte's):

	Uit te voeren door bestaand personeel van de diensten van de Commissie	**Uitzonderlijk aanvullend personeel***		
		Te financieren uit rubriek 7 of onderzoek	**Te financieren uit BA-onderdeel**	**Te financieren uit vergoedingen**
Personeelsformatieposten			n.v.t.	
Extern personeel (AC, END, INT)				

Beschrijving van de uit te voeren taken door:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

3.2.5. Overzicht van het geschatte effect op met digitale technologie samenhangende investeringen

Verplicht: in onderstaande tabel moet de beste schatting worden gegeven van de met digitale technologie samenhangende investeringen die uit het voorstel/initiatief voortvloeien.

De kredieten onder rubriek 7 moeten in uitzonderlijke gevallen in het desbetreffende onderdeel worden opgenomen, indien vereist voor de uitvoering van het voorstel/initiatief.

De kredieten onder de rubrieken 1 t/m 6 moeten worden weergegeven als "IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma's". Deze uitgaven betreffen het operationele budget dat gebruikt moet worden voor hergebruik, koop of ontwikkeling van IT-platforms of tools die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het initiatief, alsook daarmee verband houdende investeringen (bv. licenties, studies, gegevensopslag enz.). De in deze tabel vermelde informatie moet in overeenstemming zijn met de gegevens in deel 4, "Digitale dimensies".

TOTAAL Digitale en IT-kredieten	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL MFK 2021-2027**
RUBRIEK 7					
IT-uitgaven (algemeen)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Buiten RUBRIEK 7					
IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma's	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

– ☒ kan volledig worden gefinancierd door middel van herschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK)

Geen extra middelen nodig. Het huidige team zal het initiatief verder beheren.

– ☐ vereist een beroep op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening

n.v.t.

– ☐ vereist een herziening van het MFK

n.v.t.

3.2.7. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

– ☒ voorziet niet in medefinanciering door derden

– ☐ voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	Totaal
Medefinancieringsbron					
TOTAAL medegefinancierde kredieten					

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

– ☒ Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

– ☐ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:

  – ☐ voor de eigen middelen

  – ☐ voor overige ontvangsten

  – ☐ geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief[18]			
		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**
Artikel …….					

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten de betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven.

n.v.t.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

n.v.t.

4. DIGITALE DIMENSIES

Het voorstel heeft geen digitale dimensie, behalve de productdatabank voor voertuigetikettering.

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

4.1. Voorschriften met digitale relevantie

Deze verordening bevat geen aanvullende voorschriften met digitale relevantie wat betreft de monitoring en rapportering van CO_2-emissies. De bepalingen van Verordening (EU) 2019/631 zijn van toepassing. Volgens het voorstel worden een aantal flexibiliteitsregelingen ingevoerd om fabrikanten de gelegenheid te bieden aan de CO_2-emissiedoelstellingen te voldoen, zonder dat dit digitale gevolgen heeft en zonder dat de uitvoering wordt verbeterd via digitale instrumenten.

Met betrekking tot de etikettering van voertuigen wordt bij artikel 15 bis, lid 3, een voorschrift met digitale relevantie ingevoerd door het instellen van een productdatabank voor voertuigetikettering, om het publiek te voorzien van informatie over de voertuigetikettering van op de markt gebrachte modellen. Deze voor het algemene publiek beschikbare databank wordt naar verwachting opgezet door de Commissie, komt in de plaats van de huidige verplichting voor elke lidstaat om te voorzien in papieren handleidingen en zal door de voertuigfabrikanten beschikbaar gestelde gegevens bevatten over de voertuigmodellen die zij op de markt brengen. Deze ontwikkeling gaat gepaard met het beheer van registers, het verzamelen van gegevens, kennisgevingen en toegankelijkheid van de databank voor het algemene publiek.

4.2. Data

Wat betreft de productdatabank voor voertuigetikettering zullen de in de databank ingevoerde gegevens naar verwachting informatie verschaffen over de klimaat- en energieprestaties van op de markt gebrachte voertuigmodellen. Van fabrikanten wordt verwacht dat zij geaggregeerde gegevens verstrekken op basis van de officiële documentatie van de voertuigen die zij op de markt brengen (wat de last verlicht doordat de informatie over individuele voertuigen tot het niveau van het voertuigmodel wordt samengevoegd), en dit slechts eenmaal voor elk voertuigmodel dat op de markt wordt gebracht. Deze geaggregeerde informatie voorziet in aanvullende inlichtingen die voor potentiële kopers van voertuigen relevant zijn en die het prestatiebereik betreffen dat van een bepaald voertuigmodel verwacht mag worden, en kan dienen om verschillende modellen met elkaar te vergelijken.

4.3. Digitale oplossingen

De productdatabank voor voertuigetikettering dient om informatie te ontvangen, op te slaan en aan het algemene publiek beschikbaar te stellen en zal functies bevatten om voertuigmodellen op te zoeken en met elkaar te vergelijken teneinde het nemen van een weloverwogen koopbeslissing te vergemakkelijken. Om de databank op te richten, kunnen bepaalde functionaliteiten van het Europees productregister voor energie-etikettering (Eprel) worden hergebruikt. Op dit moment ligt het niet in de bedoeling om AI te gebruiken.

4.4. Interoperabiliteitsbeoordeling

n.v.t.

4.5. Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering

Volgens het voorstel worden een aantal flexibiliteitsregelingen ingevoerd om fabrikanten de gelegenheid te bieden aan de CO_2-emissiedoelstellingen te voldoen. Deze hebben geen digitale gevolgen en brengen geen verbetering van de uitvoering via digitale instrumenten met zich mee.

De productdatabank voor voertuigetikettering moet door de Commissie worden ontwikkeld, met gebruikmaking van interne IT-capaciteit, of zo nodig van contractanten, en met zo veel mogelijk hergebruik van bestaande ervaring, onder meer opgedaan met de ontwikkeling van de Eprel-databank. Het voorstel beoogt de databank uiterlijk twaalf maanden na de inwerkingtreding van de verordening beschikbaar te stellen, binnen welke termijn een testperiode met de belanghebbenden (de voertuigfabrikanten) is inbegrepen. Zodra de databank beschikbaar is gesteld, wordt van de fabrikanten verwacht dat zij de vereiste informatie in de databank invoeren. Het voorstel voorziet ook in de mogelijkheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen teneinde de operationele bijzonderheden van de productdatabank te specificeren als dat nodig mocht blijken.