



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 19.12.2007  
COM(2007) 856 definitief

2007/0297 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken**

(door de Commissie ingediend)

## TOELICHTING

### 1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- Motivering en doel van het voorstel

De interne markt is een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gegarandeerd.

Overeenkomstig het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad van 15 december 1993 betreffende de sluiting van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering<sup>1</sup>, moeten alle partijen nationale en, waar nodig, regionale programma's opstellen en uitvoeren met maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan. De Commissie heeft de EU in januari 2007 voorgesteld om, in internationale onderhandelingen, voor de ontwikkelde landen als doelstelling een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 30% tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990) naar voren te schuiven; voorts zou de EU zich nu reeds autonoom moeten verbinden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 20% tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990)<sup>2</sup>. De Raad en het Europees Parlement hebben deze doelstelling goedgekeurd.

Een van de gevolgen van die autonome verbintenis is dat alle lidstaten de emissies van personenauto's sterk moeten doen dalen. Auto's spelen een vooraanstaande rol in het dagelijkse leven van een groot aantal Europeanen, en de auto-industrie is een belangrijke werkgever en zorgt voor groei in veel regio's van de EU. Het autogebruik heeft echter ook een grote invloed op de klimaatverandering. In de EU zijn personenauto's verantwoordelijk voor ongeveer 12% van de totale emissies van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>), het belangrijkste broeikasgas. Verbeteringen van de motortechnologie hebben er toe geleid dat de brandstofefficiëntie tussen 1995 en 2004 met 12,4% is verbeterd. Deze verbetering is echter tenietgedaan door de toegenomen vraag naar vervoer en de vraag naar steeds grotere voertuigen. In de periode 1990-2004 zijn de emissies van broeikasgassen in de hele EU met ongeveer 5% gedaald, maar de CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer zijn met 26% gestegen. Ondanks de grote verbeteringen van de motortechnologie, met name wat de brandstofefficiëntie en dus ook de CO<sub>2</sub>-emissies betreft, is de vraag naar vervoer en de vraag naar grotere voertuigen toegenomen en is te weinig vooruitgang geboekt om de communautaire doelstelling van gemiddeld 120 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's te bereiken.

Dit voorstel heeft tot doel de goede werking van de interne markt voor personenauto's te garanderen door geharmoniseerde regels vast te stellen om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's in de Gemeenschap te beperken tot 130 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012. Zonder deze harmonisering bestaat er een groot risico dat de interne markt zou worden verstoord omdat lidstaten unilaterale maatregelen nemen om de brandstofefficiëntie van personenauto's te verbeteren en de CO<sub>2</sub>-emissies te beperken. Dit maakt deel uit van een geïntegreerde benadering en zal worden aangevuld met maatregelen om de CO<sub>2</sub>-emissies met nog eens 10 g/km te doen dalen, zodat de

---

<sup>1</sup> PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

<sup>2</sup> COM(2007) 2.

communautaire doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km, zoals vastgesteld in mededeling COM(2007) 19, kan worden gehaald.

Het is noodzakelijk communautaire doelstellingen voor nieuwe personenauto's vast te stellen om te voorkomen dat de interne markt versnipperd ten gevolge van uiteenlopende maatregelen op het niveau van de lidstaten. Communautaire doelstellingen bieden constructeurs meer zekerheid bij de planning en meer flexibiliteit bij het naleven van de CO<sub>2</sub>-reductievereisten dan afzonderlijke nationale reductiedoelstellingen. Bij het vaststellen van de emissienormen is het belangrijk rekening te houden met de gevolgen voor de concurrentiekracht van de markten en fabrikanten, voor het stimuleren van innovatie en het beperken van het energieverbruik. Dergelijke normen moeten voertuigconstructeurs zekerheid bieden bij het opstellen van hun planning voor heel Europa.

Het doel van deze verordening is de auto-industrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. De verordening moedigt actief eco-innovatie aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie vergroot en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd.

- Algemene context

In 1995 heeft de Commissie voor het eerst een communautaire strategie vastgesteld om de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's te beperken. Deze strategie was gebaseerd op drie pijlers: vrijwillige verbintenissen van de auto-industrie om de emissies te verlagen, het verbeteren van de consumenteninformatie en het bevorderen van brandstofefficiënte auto's via fiscale maatregelen. In 1998 heeft de Europese federatie van autoconstructeurs zich ertoe verbonden de gemiddelde emissies van nieuwe auto's tegen 2008 te beperken tot 140 g CO<sub>2</sub>/km; in 1999 zijn de Japanse en Koreaanse federaties van autoconstructeurs een vergelijkbare verbintenis aangegaan, namelijk om de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te doen dalen tot 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2009.

Op 7 februari 2007 heeft de Commissie twee parallelle mededelingen vastgesteld: een mededeling over de resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen en een mededeling over een concurrerend regelgevingskader voor de automobielenindustrie voor de 21ste eeuw ("de mededelingen"). In de mededelingen werd benadrukt dat wel enige vooruitgang was geboekt op weg naar het doel van 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2008/9, maar dat het communautaire doel van gemiddeld 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 niet zou worden gehaald als geen extra maatregelen worden genomen. Daarom werd in de mededelingen voorgesteld een geïntegreerde benadering te volgen om het communautaire doel alsnog te halen. Zo werd aangekondigd dat de Commissie een wetgevingskader zou voorstellen waarin de nadruk wordt gelegd op een verplichte vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies, zodat de gemiddelde emissies van nieuwe wagens worden beperkt tot 130 g CO<sub>2</sub>/km dankzij verbeteringen van de motortechnologie, en een verdere vermindering van 10 g CO<sub>2</sub>/km, of gelijkwaardig indien technisch noodzakelijk, door andere technologische verbeteringen en een groter aandeel van biobrandstoffen.

In de mededelingen werd benadrukt dat het wetgevingskader voor het vaststellen van het doel inzake de gemiddelde emissies van nieuwe auto's ervoor moet zorgen dat de

reductiedoelstellingen concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn en dat deze doelstellingen billijk zijn ten aanzien van de diversiteit van de Europese autoconstructeurs en niet tot onrechtmatige concurrentievervalsing leiden tussen de constructeurs. Het wetgevingskader moet verenigbaar zijn met de algemene EU-doelstellingen in het kader van het Kyoto-protocol.

In mei 2007 heeft de Raad concurrentie verklaard voorstander te zijn van een geïntegreerde benadering voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van motorvoertuigen, zoals voorgesteld door de Commissie; de Raad beklemtoonde ook dat alle spelers moeten bijdragen tot het beperken van klimaatvriendelijke emissies en onderstreepte de wenselijkheid van een regelgevingskader dat kosteneffectief is, de kosten van mobiliteit beheersbaar houdt en de mondiale concurrentiepositie van de automobielenindustrie vrijwaart. In juni 2007 heeft de Raad milieu de Europese Commissie aangespoord om zo snel mogelijk, en uiterlijk eind 2007, een wetgevingskader vast te stellen voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's.

Deze twee Raden en de Raad vervoer van juni 2007 hebben de Commissie verzocht om, op basis van een grondige effectbeoordeling, gestalte te geven aan het geplande kader ter verwezenlijking van het streefcijfer voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwe, in de EU verkochte auto's, op een wijze die in de mate van het mogelijke concurrentieneutraal is, en die sociaal billijk en duurzaam is. De regelgeving moet zodanig zijn opgezet dat alle constructeurs ernaar blijven streven hun gehele voertuigproductie op kosteneffectieve wijze milieuvriendelijker te maken.

Het Europees Parlement heeft zich in zijn resolutie van 24 oktober 2007 positief uitgelaten over het voornemen van de Commissie om wetgeving voor te stellen, en heeft voorgesteld vanaf 2011 bindende emissiedoelstellingen te hanteren om te garanderen dat, alleen al door technische verbeteringen van de voertuigen, de gemiddelde emissies van nieuwe auto's tegen 2015 hoogstens 125 g CO<sub>2</sub>/km bedragen. Het Parlement heeft aanbevolen de reductiedoelstellingen te definiëren aan de hand van een voetafdruk (spoorbreedte maal wielbasis) die gebaseerd is op een grenswaarde. Ten tweede benadrukte het Parlement dat ook op langere termijn doelstellingen moesten worden vastgesteld: de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's mogen hoogstens 95 g/km bedragen tegen 2020 en, zo mogelijk, 70 g/km tegen 2025; de Commissie moet deze doelstellingen uiterlijk in 2016 bevestigen of herzien.

Ook het gedrag van de consument heeft een invloed op de totale emissies van personenauto's. Daarom moet aan de consument worden meegedeeld of nieuwe personenauto's voldoen aan de emissiedoelstellingen. De Commissie zal een wijzigingsvoorstel indienen om de doeltreffendheid van de richtlijn betreffende consumenteninformatie over het brandstofverbruik van auto's (1999/94/EG) te verbeteren. De belastingen die op auto's worden geheven zijn eveneens een krachtig instrument om de aankoopbeslissingen van consumenten te sturen. Wanneer de belastingen zodanig worden gedifferentieerd dat ze de introductie van brandstofefficiënte auto's met lage CO<sub>2</sub>-emissies stimuleren, kan dit bijdragen tot de verwezenlijking van de communautaire doelstelling. De Commissie heeft een voorstel gedaan voor een richtlijn van de Raad betreffende de belasting van personenauto's (COM(2005) 261); volgens dit voorstel moeten de belastingen worden gedifferentieerd op basis van de CO<sub>2</sub>-emissies van elke auto, waarbij het aandeel van de belastinginkomsten die verband houden met CO<sub>2</sub> stijgen van 25 tot 50%.

In de tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 (COM(2006) 314) zijn de doelstellingen van milieubescherming en energievoorzieningszekerheid nogmaals bevestigd, waarbij werd benadrukt dat de CO<sub>2</sub>-emissies een van de uitdagingen vormen.

- Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Aanbeveling 1999/125/EG van de Commissie betreffende de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's, <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/nl.pdf>.

Aanbeveling 2000/303/EG van de Commissie betreffende de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (KAMA); <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/nl.pdf>.

Aanbeveling 2000/304/EG van de Commissie betreffende de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (JAMA) <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/nl.pdf>.

Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van CO<sub>2</sub> door nieuwe personenauto's, [http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753\\_nl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_nl.pdf).

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

Het voorstel ligt in de lijn van de drie pijlers van de Lissabonstrategie, aangezien strengere eisen inzake CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofefficiëntie de ontwikkeling en toepassing van nieuwe milieutechnologieën stimuleren. Deze technologieën kunnen op hun beurt leiden tot de uitvoer van technologie en voertuigen met hoge toegevoegde waarde naar ontluikende markten waar olie schaars is, en tot het scheppen van hooggekwalificeerde banen in Europa.

Omdat het voorstel bijdraagt tot duurzamer mobiliteit, spoort het ook met de nieuwe strategie voor duurzame ontwikkeling die in juni 2006 door de Raad is goedgekeurd. Als het vervoer duurzamer wordt, wordt het ook gemakkelijker om andere doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling te verwezenlijken. Vooral tussen vervoer, klimaatverandering, volksgezondheid, behoud van natuurlijke hulpbronnen en energiegebruik is er een uitgesproken link.

## 2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

*Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

Om de bovenvermelde mededelingen te onderbouwen, heeft de Commissie in 2005-2006 een eerste reeks publieke raadplegingen via internet georganiseerd. Daarnaast werd een specifieke werkgroep opgericht in het kader van het Europees Programma inzake klimaatverandering. Bovendien bestudeerde de CARS 21-

belanghebbendengroep de rol van milieubeleid en CO<sub>2</sub>-emissies bij de ontwikkeling van een overkoepelend, geïntegreerd beleidskader voor de autosector.

Voortbouwend op deze werkzaamheden werden de onderstaande raadplegingen gehouden en werd een externe studie uitgevoerd naar mogelijke regelgevende benaderingen voor het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen:

- tussen 5 mei en 15 juli 2007 is een internetraadpleging gehouden die tot doel had de standpunten van alle belanghebbenden en van het publiek te verzamelen over de toepassing van de herziene strategie voor de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's;
- ter aanvulling van deze internetraadpleging heeft de Commissie op 11 juli 2007 een openbare hoorzitting georganiseerd, tijdens dewelke de belanghebbenden die direct betrokken waren bij de geplande wetgeving (de auto-industrie, toeleveranciers, milieu-ngo's, sociale partners, consumenten) de gelegenheid kregen hun standpunten uiteen te zetten.

#### Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Bij de opstelling van de voorgestelde regeling is rekening gehouden met de informatie die tijdens de raadpleging van de belanghebbenden is verzameld. Bijzonderheden over de wijze waarop dit is gedaan, zijn uiteengezet in de effectbeoordeling bij dit voorstel.

De Commissie heeft 2 390 reacties ontvangen op de internetraadpleging die tussen mei en juli 2007 is gehouden. De resultaten kunnen worden geraadpleegd op [http://ec.europa.eu/reducing\\_co2\\_emissions\\_from\\_cars/index\\_nl.htm](http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_nl.htm). De bijlage bij de effectbeoordeling bevat, naast een volledig verslag van de openbare hoorzitting, ook een samenvatting van deze resultaten.

#### • **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

##### Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

(1) Deskundigheid van de auto-industrie, inclusief de autoconstructeurs en (2) deskundigheid van externe consultants in het opstellen van modellen (zie bijlage I bij de effectbeoordeling bij dit voorstel voor nadere informatie over de referentiedocumenten en de overwegingen waarmee rekening is gehouden bij het opstellen van de modellen).

##### Gebruikte methode

Formele wiskundige modellen en op statistische gegevens gebaseerde berekeningen.

##### Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Overheidsinstanties, brancheorganisaties, handelsorganisaties, milieuverenigingen, consumentenverenigingen en externe consultants.

##### Ontvangen en gebruikte adviezen

Het advies van de externe consultant is gebruikt om te beoordelen welke gevolgen verbonden zijn aan de verschillende beleidsopties die zijn voorgesteld om de doelen

van het voorstel te verwezenlijken. Deze opties en hun gevolgen zijn beschreven in de effectbeoordeling bij dit voorstel.

*Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek*

De studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling zal, samen met eerdere met dit onderwerp verband houdende werkzaamheden, worden gepubliceerd op de volgende websites: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_studies.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm)

[http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm)

- **Effectbeoordeling**

Tijdens de effectbeoordeling zijn drie opties overwogen:

De eerste optie was voor nieuwe auto's van alle constructeurs dezelfde gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissiegrenswaarde van 130 g CO<sub>2</sub>/km in 2012 vast te stellen.

De tweede optie was een lineaire curve op te stellen die de CO<sub>2</sub>-emissies weergeeft die een auto maximaal mag uitstoten naargelang van zijn "praktisch nut", zodat de nieuwe auto's in 2012 gemiddeld niet meer dan 130 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten.

De derde en laatste optie was de constructeurs te verplichten om, met de situatie van 2006 als uitgangspunt, de emissies procentueel te verlagen zodat in 2012 de doelstelling van 130 g CO<sub>2</sub>/km wordt bereikt.

Voor de drie opties zijn flexibiliteitsmechanismen overwogen, zoals wagenparkgemiddelden, groepering en handel tussen constructeurs. Er zijn ook verschillende handhavingsmechanismen bestudeerd. De mogelijke economische, sociale en milieugevolgen zijn in detail onderzocht.

De gedetailleerde beoordeling van de opties is opgenomen in de effectbeoordeling bij het voorstel, die kan worden geraadpleegd op de volgende adressen: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_home.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm) en [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm).

### 3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Met dit voorstel wordt ernaar gestreefd de goede werking van de interne markt voor personenauto's te garanderen door ervoor te zorgen dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's in de Gemeenschap vanaf 2012 niet meer dan 130 g/km bedragen.

De belangrijkste aspecten van het voorstel:

- Het voorstel is van toepassing op voertuigen van de categorie M1 (personenauto's).

- In het voorstel worden doelstellingen voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's in de Gemeenschap vastgesteld op basis van hun massa.

- In het voorstel worden verplichte doelstellingen vastgesteld voor de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's vanaf 2012. Deze doelstellingen hebben betrekking op de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/km voor nieuwe personenauto's, ongeacht van welke constructeur, die in elk kalenderjaar in de EU worden geregistreerd. De constructeurs mogen een groep vormen om deze doelstellingen te halen. Om te kunnen vaststellen of de doelstellingen zijn gehaald, worden dergelijke groepen van twee of meer constructeurs als één constructeur beschouwd.

- De lidstaten moeten gegevens verzamelen over de nieuwe auto's die op hun grondgebied worden geregistreerd en moeten deze gegevens aan de Commissie meedelen, zodat deze kan beoordelen of de doelstellingen zijn gehaald.

- Als een constructeur de doelstelling niet haalt, moet hij vanaf 2012 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdrage wordt berekend door het aantal gram CO<sub>2</sub>/km waarmee de constructeur zijn doelstelling heeft overschreden te vermenigvuldigen met het aantal geregistreerde nieuwe auto's van die constructeur en met de voor het desbetreffende jaar vastgestelde bijdrage voor overtollige emissies. De bijdrage voor overtollige emissies bedraagt 20 euro voor de in 2012 uitgestoten emissies, 35 euro voor de in 2013 uitgestoten emissies, 60 euro voor de in 2014 uitgestoten emissies en 95 euro voor de in 2015 en elk daaropvolgend jaar uitgestoten emissies.

- De doelstellingen in de verordening zijn vastgesteld op basis van de best beschikbare kennis, met name wat de waarschijnlijke ontwikkeling van de autonome gewichtstoename van het wagenpark tussen nu en 2012 betreft.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 95 van het EG-Verdrag vormt de passende rechtsgrondslag omdat gelijke kansen voor alle economische actoren in de interne markt moeten worden gegarandeerd en tegelijk moet worden gezorgd voor een hoog niveau van bescherming van de volksgezondheid en het milieu.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

De noodzaak om hinderpalen voor de werking van de interne markt te voorkomen, het grensoverschrijdende karakter van de klimaatverandering en de belangrijke verschillen tussen de lidstaten wat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's betreft: uit het toezicht op de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's zijn verschillen tussen de lidstaten aan het licht gekomen (in 2006 bedroegen de emissies van de in Portugal verkochte nieuwe auto's gemiddeld 144 g CO<sub>2</sub>/km, tegenover 187 g CO<sub>2</sub>/km in Zweden). De lidstaten zijn derhalve niet in staat nationale maatregelen te nemen die garanderen dat de EU-doelstelling van gemiddeld 130 g CO<sub>2</sub>/km wordt gehaald.



De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Geharmoniseerde maatregelen om de invloed van personenauto's op de klimaatverandering te beperken, kunnen het best in de vorm van Gemeenschapswetgeving worden vastgesteld. Door doelstellingen voor de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's op communautair niveau vast te stellen in plaats van strategieën voor specifieke nationale CO<sub>2</sub>-beperkingen, wordt versnippering van de interne markt voorkomen en genieten constructeurs meer flexibiliteit bij het toepassen van de vereiste CO<sub>2</sub>-beperkingen voor hun nieuwe wagens.

De Gemeenschap streeft al lang naar een vermindering van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's in de Gemeenschap; daarom hebben de Raad en het Europees Parlement de Commissie opgeroepen om wetgeving terzake voor te stellen.

Het voorstel heeft betrekking op de vaststelling van streefwaarden voor autoconstructeurs teneinde de doelstelling van gemiddeld 130 g CO<sub>2</sub>/km te kunnen halen; het voorstel schrijft geen aanvullende maatregelen voor (reclamevoorschriften, fiscale stimulansen) die de lidstaten kunnen nemen en die kunnen bijdragen tot een vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's, maar die op zichzelf niet volstaan om de doelstelling van 130 g CO<sub>2</sub>/km te halen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

Het gaat niet verder dan wat nodig is om de goede werking van de interne markt en tegelijk een hoog niveau van milieubescherming te garanderen. Het voorstel is evenredig met de algemene Kyotodoelstellingen van de EU.

In het voorstel worden doelstellingen vastgesteld die concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn, die billijk zijn ten aanzien van de diversiteit van de Europese autoconstructeurs en die ongerechtvaardigde verstoringen van de concurrentie tussen autoconstructeurs voorkomen.

Het voorstel bouwt voort op een reeds bestaande toezichtsregeling die is vastgesteld om de tenuitvoerlegging van de strategie inzake de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's te volgen.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn:

Dit voorstel voor een verordening is tot stand gekomen omdat de vrijwillige verbintenissen van de autosector onvoldoende worden geacht om verdere vooruitgang te boeken in het kader van de herziene strategie inzake de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's (het wetgevingskader voor de tenuitvoerlegging van de geïntegreerde benadering).

Een verordening is het passende juridische instrument om naleving te garanderen zonder dat omzetting in nationale wetgeving nodig is. De communautaire doelstelling geldt voor de Gemeenschap in haar geheel. Het is dan ook noodzakelijk te garanderen dat een uniforme aanpak wordt gevolgd in alle lidstaten. Een geharmoniseerde aanpak is voorts ook noodzakelijk om te vermijden dat concurrentievervalsingen ontstaan die gevolgen hebben voor de interne markt.

#### 4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Als het voorstel wordt goedgekeurd, zijn op EU-niveau middelen nodig om na te gaan of de autoconstructeurs hun CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen halen en, voor zover nodig, om de in de wetgeving voorziene bijdragen voor overtollige emissies op te leggen. De inkomsten uit deze bijdragen vloeien terug naar de algemene begroting van de EU.

#### 5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Intrekking van bestaande wetgeving**

De vaststelling van het voorstel heeft de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

- **Herzienings-/evaluatie/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een herzieningsbepaling.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gelet op het voorstel van de Commissie<sup>3</sup>,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>4</sup>,

Gelet op het advies van het Comité van de Regio's<sup>5</sup>,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>6</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Deze verordening heeft tot doel de goede werking van de interne markt te garanderen door emissienormen vast te stellen voor nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd, in het kader van de geïntegreerde communautaire benadering voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen.
- (2) De interne markt is een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gegarandeerd. De Gemeenschap heeft gezorgd voor een goed functionerende interne markt in de automobielsector, die een solide basis vormt voor ononderbroken intracommunautaire handel in autoprodukten. De CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen moeten worden geharmoniseerd om te vermijden dat lidstaten uiteenlopende eisen stellen, om de verworvenheden van de interne markt te beschermen, om het vrije verkeer van personenauto's in de Gemeenschap te garanderen en om een hoog niveau van milieubescherming te garanderen.
- (3) Overeenkomstig het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit

---

3 PB C [...] van [...], blz. [...].

4 PB C [...] van [...], blz. [...].

5 PB C [...] van [...], blz. [...].

6 PB C [...] van [...], blz. [...].

94/69/EG van de Raad van 15 december 1993 betreffende de sluiting van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering<sup>7</sup>, moeten alle partijen nationale en, waar nodig, regionale programma's opstellen en uitvoeren met maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan. De Commissie heeft de EU in januari 2007 voorgesteld om, in internationale onderhandelingen, voor de ontwikkelde landen als doelstelling een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 30% tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990) naar voren te schuiven; voorts zou de EU zich nu reeds autonoom moeten verbinden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 20% tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990)<sup>8</sup>. De Raad en het Europees Parlement hebben deze doelstelling goedgekeurd.

- (4) Een van de gevolgen van die autonome verbintenis is dat alle lidstaten de emissies van personenauto's sterk moeten doen dalen. Om deze aanzienlijke verlaging tot stand te brengen moeten op het niveau van de lidstaten en de Gemeenschap beleidsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd in alle sectoren van de economie, en niet alleen in de industrie en de energiesector. Het wegvervoer is de tweede grootste uitstoter van broeikasgassen in de EU, en de emissies van deze sector blijven stijgen. Als de invloed van het wegvervoer op de klimaatverandering blijft toenemen, ondermijnt dit in grote mate de inspanningen die andere sectoren leveren om de klimaatverandering te bestrijden.
- (5) Het is noodzakelijk communautaire doelstellingen voor nieuwe personenauto's vast te stellen om te voorkomen dat de interne markt versnipperd ten gevolge van uiteenlopende maatregelen op het niveau van de lidstaten. Communautaire doelstellingen bieden constructeurs meer zekerheid bij de planning en meer flexibiliteit bij het naleven van de CO<sub>2</sub>-reductievereisten dan afzonderlijke nationale reductiedoelstellingen. Het is belangrijk om bij het vaststellen van de emissienormen rekening te houden met de concurrentiekracht van de markten en fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen die eruit voortvloeien in de vorm van stimulering van innovatie en beperking van het energieverbruik.
- (6) Deze verordening vormt de voortzetting van een gevestigd proces voor het meten en bewaken van de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigconstructeurs op Europees niveau, overeenkomstig Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van CO<sub>2</sub> door nieuwe personenauto's<sup>9</sup>; het is belangrijk dat de vaststelling van CO<sub>2</sub>-reductievereisten ook in de toekomst in de hele Gemeenschap voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigconstructeurs, en dit voor het volledige gamma voertuigen dat zij in de Gemeenschap op de markt brengen.
- (7) In 1995 heeft de Commissie een communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's<sup>10</sup> vastgesteld, gebaseerd op drie pijlers: vrijwillige verbintenissen van de auto-industrie om de emissies te verlagen, het verbeteren van de consumenteninformatie en het bevorderen van brandstofefficiënte auto's via fiscale maatregelen.

---

7 PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

8 COM (2007) 2.

9 PB L 202 van 10.8.2000, blz. 1.

10 COM(95) 689 definitief.

- (8) In 1998 heeft de Europese federatie van autoconstructeurs (ACEA) zich ertoe verbonden de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te beperken tot 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2008, en in 1999 zijn de Japanse en Koreaanse federaties van autoconstructeurs de verbintenis aangegaan om de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te doen dalen tot 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2009. Deze verbintenissen zijn erkend bij Aanbeveling 1999/125/EG van de Commissie van 5 februari 1999 inzake de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (ACEA)<sup>11</sup>; Aanbeveling 2000/303/EG van de Commissie van 13 april 2000 inzake de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (KAMA)<sup>12</sup> en Aanbeveling 2000/303/EG van de Commissie van 13 april 2000 inzake de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (JAMA)<sup>13</sup>.
- (9) Op 7 februari 2007 heeft de Commissie twee parallelle mededelingen vastgesteld: een mededeling waarin de resultaten werden toegelicht van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen<sup>14</sup> en een mededeling over een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21ste eeuw (CARS 21)<sup>15</sup>. In deze mededelingen werd benadrukt dat wel vooruitgang was geboekt op weg naar het doel van 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2008/2009, maar dat het communautaire doel van gemiddeld 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 niet zou worden gehaald als geen extra maatregelen werden genomen.
- (10) In de mededelingen werd een geïntegreerde benadering voorgesteld om het communautaire doel van 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 te halen en werd aangekondigd dat de Commissie een wetgevingskader zou voorstellen waarin de nadruk wordt gelegd op een verplichte vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zodat de gemiddelde uitstoot van nieuwe wagens wordt beperkt tot 130 g CO<sub>2</sub>/km dankzij verbeteringen van de motortechnologie. Overeenkomstig de benadering die in het kader van de vrijwillige verbintenissen van de constructeurs is gevolgd, heeft dit betrekking op de elementen waarmee rekening wordt gehouden bij de meting van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie<sup>16</sup>. Een verdere reductie van 10 g CO<sub>2</sub>/km of gelijkwaardig, indien technisch noodzakelijk, zal worden verwezenlijkt door andere technologische verbeteringen en door intensiever gebruik van biobrandstoffen. Voorts heeft ook het gedrag van de consument een invloed op de totale emissies van personenauto's. Daarom moet aan de consument worden meegedeeld of nieuwe personenauto's voldoen aan de emissiedoelstellingen van deze verordening.
- (11) Het wetgevingskader voor het vaststellen van het doel inzake de gemiddelde emissies van nieuwe auto's moet ervoor zorgen dat de reductiedoelstellingen concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn en dat deze doelstellingen billijk zijn ten aanzien van de diversiteit van de Europese autoconstructeurs en niet tot

---

11 C(1999) 107, PB L 40 van 13.2.1999, blz. 49.

12 C(2000) 803, PB L 100 van 20.4.2000, blz. 55.

13 C(2000) 801, PB L 100 van 20.4.2000, blz. 57.

14 COM(2007) 19 definitief.

15 COM(2007) 22 definitief.

16 PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

onrechtmatige concurrentievervalsing leiden tussen de constructeurs. Het rechtskader moet verenigbaar zijn met de Kyotodoelstellingen van de EU en moet worden aangevuld door andere instrumenten die meer op het gebruik zijn gebaseerd, zoals een differentiëring van de auto- en energiebelasting.

- (12) Om de diversiteit van de automarkt en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen voor personenauto's worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de auto's op lineaire basis. Massa is de meest geschikte parameter om dit nut te beschrijven omdat gegevens over de massa van voertuigen vrij beschikbaar zijn en omdat er een duidelijk verband bestaat tussen massa en emissies. Dit zou derhalve resulteren in meer realistische en concurrentieneutrale doelstellingen. Over de "voetafdruk" van auto's (spoorbreedte maal wielbasis), een alternatieve parameter om het nut van een auto te beschrijven, moeten echter ook gegevens worden verzameld om de nutsgerichte benadering op langere termijn gemakkelijker te kunnen beoordelen. Bij het vaststellen van de doelstellingen moet rekening worden gehouden met de verwachte ontwikkeling van de massa van nieuwe auto's tot 2012. Eventuele ongewenste tendensen om de massa te verhogen om zo een minder strenge CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling te verkrijgen, moeten worden vermeden. Daarom moet bij de vaststelling van de doelstellingen voor 2012 rekening worden gehouden met de toekomstige autonome ontwikkeling van de massaverhoging van voertuigen die op de EU-markt worden verkocht. Ten slotte moet de differentiëring van de doelstellingen emissiebeperkingen voor alle categorieën voertuigen aanmoedigen, waarbij moet worden onderkend dat voor zwaardere auto's ook grotere emissiereducties kunnen worden vastgesteld.
- (13) Het doel van deze verordening is de auto-industrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. De verordening moedigt actief eco-innovatie aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie vergroot en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd.
- (14) Om te zorgen voor samenhang met de benadering van de door de Commissie vastgestelde strategie voor CO<sub>2</sub>-emissies van auto's, met name wat de vrijwillige verbintenissen van de federaties van autoconstructeurs betreft, moet de doelstelling gelden voor nieuwe personenauto's die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd - behalve voor een korte periode – om misbruik te voorkomen.
- (15) In Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd<sup>17</sup>, is een geharmoniseerd kader vastgesteld met de administratieve bepalingen en algemene technische eisen voor de goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen het bestek van die richtlijn vallen. De entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving van deze verordening moet dezelfde zijn als die welke verantwoordelijk is voor alle aspecten

---

17 PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

van het typegoedkeuringsproces overeenkomstig die verordening en voor het garanderen van de conformiteit van de productie.

- (16) Voertuigen voor bijzondere doeleinden, waarvoor specifieke typegoedkeuringsvereisten gelden, inclusief voertuigen voor commercieel gebruik die specifiek gebouwd zijn om rolstoelgebruik in het voertuig mogelijk te maken overeenkomstig het communautaire beleid dat erop gericht is hulp te bieden aan gehandicapten, moeten van de werkingssfeer van deze verordening worden uitgesloten.
- (17) De constructeurs moeten de flexibiliteit krijgen om te beslissen hoe zij de doelstellingen van deze verordening zullen halen en moeten de mogelijkheid krijgen om met de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van hun vloot nieuwe auto's aan de reductiedoelstelling te voldoen in plaats van met elke individuele auto. Zij moeten er met andere woorden voor zorgen dat de gemiddelde specifieke emissies van alle nieuwe auto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd niet hoger liggen dan het gemiddelde van de emissiedoelstellingen voor die auto's.
- (18) Teneinde over de nodige flexibiliteit te beschikken, mogen constructeurs op open, transparante en niet-discriminerende basis een groep vormen om de in deze verordening vastgestelde doelen te verwezenlijken. Een overeenkomst om een groep te vormen mag hoogstens vijf jaar duren, maar kan worden verlengd. Constructeurs die deel uitmaken van een groep worden geacht de doelstellingen van deze verordening te hebben gehaald als de gemiddelde emissies van de groep niet hoger liggen dan de emissiedoelstellingen voor de groep.
- (19) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.
- (20) De specifieke koolstofdioxide-emissies van nieuwe personenauto's worden in de Gemeenschap op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze regeling tot een minimum te beperken, moet de naleving van de regeling worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van nieuwe auto's in de Gemeenschap. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens zoveel mogelijk worden geharmoniseerd.
- (21) In Richtlijn 2007/46/EG is bepaald dat constructeurs voor elke nieuwe personenauto een certificaat van overeenstemming moeten afgeven en dat de lidstaten alleen toestemming mogen geven voor de registratie en het in het verkeer brengen van een nieuwe personenauto als voor die auto een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven. De door de lidstaten verzamelde gegevens moeten overeenstemmen met die op het certificaat van overeenstemming dat door de constructeur voor de personenauto in kwestie is afgegeven.
- (22) Of de constructeurs de doelstellingen van deze verordening naleven, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Constructeurs met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 2012 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige

emissies betalen. De bijdrage moet in verhouding staan tot de mate waarin de constructeurs hebben nagelaten de doelstelling na te leven. De bijdrage moet toenemen met de tijd. Om voldoende stimulansen te geven voor maatregelen om de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's te beperken, moet de bijdrage een weerspiegeling zijn van de technologische kosten. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de begroting van de Europese Unie.

- (23) De verordening laat de volledige toepassing van de communautaire mededingingsregels onverlet.
- (24) Gezien de prioriteit die wordt verleend aan de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies moet de tenuitvoerlegging van deze verordening op Gemeenschapsniveau worden gesteund door het bestaande communautaire financieringsinstrument voor het milieu (LIFE+), overeenkomstig de regels en voorwaarden die zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 614/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 mei 2007 betreffende het Financieringsinstrument voor het Milieu (LIFE+)<sup>18</sup>.
- (25) De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze verordening moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>19</sup>.
- (26) De Commissie moet met name de bevoegdheid krijgen om de toezichts- en rapporteringsvereisten te wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening, om methoden voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies vast te stellen en om gedetailleerde bepalingen vast te stellen voor de verbetering van de afwijking voor onafhankelijke constructeurs van kleine volumes. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen en deze verordening aan te vullen door toevoeging van nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (27) Beschikking nr. 1753/2000/EG moet worden ingetrokken om redenen van vereenvoudiging en juridische verduidelijking.
- (28) Aangezien het doel van het voorgestelde optreden niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen van het voorgestelde optreden, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat de verordening niet verder dan nodig is om dit doel te verwezenlijken.

---

18 PB L 149 van 9.6.2007, blz. 1.

19 PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).



HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp en doel**

In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's vastgesteld om de goede werking van de interne markt te garanderen en de algemene EU-doelstelling van een gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van 120 g/km voor nieuwe auto's te bereiken. In de verordening is vastgesteld dat, door verbeteringen van de motortechnologie, de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 130 g/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Deze verordening zal worden aangevuld met maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Gemeenschap.

### *Artikel 2*

#### **Werkingsfeer**

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van categorie M<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg en op voertuigen waarvan de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("personenauto's"), die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd ("nieuwe personenauto's").
2. Als een voertuig, alvorens in de Gemeenschap te worden geregistreerd, minder dan drie maanden buiten de Gemeenschap is geregistreerd, wordt met deze eerdere registratie geen rekening gehouden.
3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG.

### *Artikel 3*

#### **Definities**

4. In deze verordening wordt verstaan onder:
  - (a) "gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies" van een constructeur: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle nieuwe personenauto's die door deze constructeur worden gebouwd;
  - (b) "certificaat van overeenstemming": het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG vermelde certificaat<sup>20</sup>;
  - (c) "constructeur": de persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure

---

<sup>20</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG en die instaat voor de overeenstemming van de productie;

- (d) "massa": massa van het voertuig in rijklare toestand met carrosserie, zoals vermeld in het certificaat van overeenstemming en gedefinieerd in punt 2.6 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;
  - (e) "specifieke CO<sub>2</sub>-emissies": de emissies van een personenauto, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming vermeld als de CO<sub>2</sub>-massa-emissie (gemengd);
  - (f) De "specifieke emissiedoelstelling" van een fabrikant is het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies die elk nieuw voertuig van deze fabrikant overeenkomstig bijlage I mag uitstoten of, indien de fabrikant een afwijking uit hoofde van artikel 9 geniet, de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies die overeenkomstig deze afwijking zijn toegestaan.
5. Met het oog op de toepassing van deze verordening worden fabrikanten als onderling verbonden beschouwd als ze onderling verbonden ondernemingen zijn. "Onderling verbonden ondernemingen" betekent:
- (a) een of meer ondernemingen die een overeenkomst hebben gesloten en waarbij een partij bij die overeenkomst direct of indirect:
    - (i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen; of
    - (ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de beheerraad of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen; of
    - (iii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;
  - (b) ondernemingen die direct of indirect de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben over een partij bij een dergelijke overeenkomst;
  - (c) ondernemingen waarin een onder (b) bedoelde onderneming direct of indirect de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden heeft;
  - (d) ondernemingen waarin een partij bij een dergelijke overeenkomst samen met een of meer onder (a), (b) of (c) bedoelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder (a), (b) of (c) bedoelde ondernemingen samen de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben;
  - (e) ondernemingen waarbij de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van:
    - (i) partijen bij een dergelijke overeenkomst of hun respectieve onder (a) tot en met (d) bedoelde verbonden ondernemingen; of

- (ii) een of meer partijen bij een dergelijke overeenkomst of een of meer van hun onder (a) tot en met (d) bedoelde verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.

#### *Artikel 4*

### **Specifieke emissiedoelstellingen**

Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar moet elke constructeur van personenauto's ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de constructeur een afwijking krachtens artikel 9 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.

#### *Artikel 5*

### **Groepsvorming**

1. Constructeurs die geen afwijking krachtens artikel 9 genieten mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen.
2. Een groepsovereenkomst kan betrekking hebben op een of meer kalenderjaren, voorzover de totale duur van elke overeenkomst niet langer is dan vijf jaar, en moet worden gesloten op uiterlijk 31 december van het kalenderjaar waarin de emissies worden gegroepeerd. Constructeurs die een groep vormen, moeten de volgende informatie bij de Commissie indienen:
  - (a) de naam van de constructeurs die deel uitmaken van de groep;
  - (b) informatie waaruit blijkt dat één van de constructeurs is aangesteld als beheerder van de groep. Deze beheerder treedt op als contactpersoon voor de groep en is verantwoordelijk voor het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 7 aan de groep worden opgelegd; en
  - (c) informatie waaruit blijkt dat de beheerder van de groep in staat is de onder (b) vermelde verplichtingen na te komen.
3. Als de voorgestelde beheerder van de groep niet voldoet aan de eisen van lid 2, onder (c), stelt de Commissie de constructeurs hiervan in kennis.
4. Constructeurs die een groep vormen, stellen de Commissie gezamenlijk in kennis van eventuele wijzigingen van de groepsbeheerder of van zijn financiële toestand, indien dit een invloed kan hebben op zijn vermogen om te voldoen aan de eisen van lid 2, onder (c), en van wijzigingen van het lidmaatschap van de groep of van de ontbinding van de groep.
5. Constructeurs mogen groepsafspraken maken voorzover deze in overeenstemming zijn met de artikelen 81 en 82 van het Verdrag en voorzover ze elke fabrikant die daarom verzoekt de mogelijkheid bieden op open, transparante, niet-discriminerende en commercieel redelijke voorwaarden lid te worden van de groep. Onverminderd de algemene toepasselijkheid van de EU-mededingingsregels op dergelijke groepen,

dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsovereenkomst alleen de volgende gegevens of informatie wordt uitgewisseld:

- (i) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies;
  - (ii) de specifieke emissiedoelstelling;
  - (iii) het totale aantal geregistreerde voertuigen.
6. Lid 5 is niet van toepassing als alle constructeurs in de groep verbonden ondernemingen zijn.
7. Behalve wanneer kennisgeving wordt gedaan overeenkomstig lid 3 worden de constructeurs die deel uitmaken van een groep waarover informatie is ingediend bij de Commissie, met het oog op de toepassing van deze verordening als één constructeur beschouwd.

#### *Artikel 6*

#### **Toezicht op en rapportering over gemiddelde emissies**

1. Voor het jaar dat begint op 1 januari 2010 en elk daaropvolgend jaar moeten alle lidstaten de in bijlage II, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die op hun grondgebied wordt geregistreerd.
2. Uiterlijk 28 februari 2011 en elk daaropvolgend jaar moeten de lidstaten de in bijlage II, deel B, vermelde gegevens met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar vaststellen en aan de Commissie doorgeven. De gegevens moeten worden doorgegeven in het in bijlage II, deel C, gespecificeerde formaat.
3. Op verzoek van de Commissie moet een lidstaat ook alle overeenkomstig lid 1 geregistreerde gegevens doorgeven.
4. De Commissie houdt een centraal register bij van alle gegevens die de lidstaten overeenkomstig dit artikel doorgeven. Uiterlijk 30 juni 2011 en elk daaropvolgend kalenderjaar zal de Commissie voor elke constructeur een voorlopige berekening maken van:
  - (a) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
  - (b) de specifieke emissiedoelstelling in het voorafgaande kalenderjaar; en
  - (c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en de specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar.

De Commissie stelt elke constructeur in kennis van haar voorlopige berekening voor die constructeur. De kennisgeving bevat gegevens per lidstaat over het aantal geregistreerde nieuwe personenwagens en hun specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.

Het register wordt openbaar gemaakt.

5. Binnen de twee maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening mogen constructeurs eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie meedelen, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

De Commissie zal alle meegedeelde fouten onderzoeken en uiterlijk 30 september de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen bevestigen of wijzigen.

6. Als de Commissie op basis van de in lid 5 vermelde berekeningen met betrekking tot het kalenderjaar 2010 of 2011 vaststelt dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een constructeur in dat jaar hoger liggen dan de specifieke emissiedoelstelling van die constructeur voor dat jaar, stelt de Commissie de constructeur daarvan in kennis.
7. De lidstaten stellen een instantie aan die bevoegd is voor het verzamelen en meedelen van de krachtens deze verordening vereiste controlegegevens en delen uiterlijk 6 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening aan de Commissie mee welke instantie zij hebben aangesteld.
8. De Commissie kan gedetailleerde regels vaststellen voor het toezicht op en de rapportering van de in dit artikel vermelde gegevens en voor de toepassing van bijlage II, overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, vermelde procedure.

De Commissie kan bijlage II wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening. De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 12, lid 3.

#### *Artikel 7*

### **Bijdrage voor overtollige emissies**

1. Wanneer de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een constructeur in 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling voor het desbetreffende jaar, zal de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies opleggen aan de constructeur of, in het geval van een groep, aan de beheerder van de groep.
2. De in lid 1 vermelde bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

Overtollige emissies x aantal nieuwe personenauto's x de in lid 3 vermelde bijdrage voor overtollige emissies.

waarbij:

onder "overtollige emissies" wordt verstaan: het aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke emissies van de constructeur hoger ligt dan zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat kalenderjaar, afgerond tot drie cijfers na de komma; en

onder "aantal nieuwe personenauto's" wordt verstaan: het aantal door de constructeur geproduceerde nieuwe personenauto's die in dat jaar zijn geregistreerd.

3. De bijdrage voor overtollige emissies bedraagt:
  - (a) voor het kalenderjaar 2012: 20 euro;
  - (b) voor het kalenderjaar 2013: 35 euro;
  - (c) voor het kalenderjaar 2014: 60 euro; en
  - (d) voor het kalenderjaar 2015 en de daaropvolgende kalenderjaren: 95 euro.
4. De Commissie zal methoden vaststellen voor de inning van de in lid 1 vermelde bijdragen voor overtollige emissies.

De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door ze aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 12, lid 3.
5. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de begroting van de Europese Unie.

#### *Artikel 8*

#### **Publicatie van de prestaties van de constructeurs**

1. Uiterlijk 31 oktober 2011 en elk daaropvolgend jaar publiceert de Commissie een lijst waarin voor elke constructeur het volgende wordt vermeld:
  - (a) zijn specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar;
  - (b) zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;
  - (c) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar; en
  - (d) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor alle nieuwe personenauto's in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar.
2. Met ingang van 31 oktober 2013 moet op de in lid 1 vermelde lijst ook worden vermeld of de constructeur tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.

#### *Artikel 9*

#### **Afwijking voor onafhankelijke constructeurs van kleine aantallen**

1. Een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling kan worden aangevraagd door een constructeur:
  - (a) waarvan per kalenderjaar minder dan 10 000 nieuwe personenauto's in de Gemeenschap worden geregistreerd; en
  - (b) die niet verbonden is met een andere constructeur.

2. De in lid 1 vermelde afwijking kan hoogstens voor vijf kalenderjaren worden aangevraagd. De aanvraag moet bij de Commissie worden ingediend en de volgende informatie bevatten:
  - (a) de naam en de contactpersoon van de constructeur;
  - (b) bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de constructeur in aanmerking komt voor de in lid 1 vermelde afwijking;
  - (c) bijzonderheden betreffende de door de constructeur geproduceerde personenauto's, inclusief de massa en de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van die personenauto's; en
  - (d) een specifieke emissiedoelstelling die overeenstemt met het reductiepotentieel van de constructeur, inclusief het technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te beperken.
3. Als de Commissie van oordeel is dat de constructeur in aanmerking komt voor de in lid 1 vermelde afwijking en dat de door de constructeur voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief van het technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, kent de Commissie een afwijking toe aan de constructeur. Deze afwijking geldt met ingang van 1 januari van het jaar dat volgt op het jaar waarin de afwijking werd aangevraagd.
4. Een constructeur aan wie overeenkomstig dit artikel een afwijking is toegekend, stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van eventuele wijzigingen die een invloed (kunnen) hebben op de voorwaarden om voor de afwijking in aanmerking te komen.
5. Als de Commissie op basis van de in lid 4 vermelde kennisgeving of om andere redenen beslist dat een constructeur niet langer in aanmerking komt voor de afwijking, trekt zij de afwijking in met ingang van 1 januari van het volgende kalenderjaar en stelt zij de constructeur daarvan in kennis.
6. Als de Commissie van oordeel is dat de constructeur het in zijn aanvraag uiteengezette beperkingsprogramma onvoldoende ten uitvoer legt, kan de Commissie de afwijking intrekken.
7. De Commissie kan gedetailleerde bepalingen voor de tenuitvoerlegging van leden 1 tot en met 6 vaststellen, inclusief een interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, de inhoud van de aanvragen en de inhoud en beoordeling van de programma's voor de beperking van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.

De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door ze aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 12, lid 3.

## *Artikel 10*

### **Beoordeling en rapportering**

1. In 2010 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in waarin de voortgang wordt beoordeeld die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de communautaire geïntegreerde benadering ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen.
2. Op basis van de krachtens Beschikking 1753/2000/EG ingediende gegevens zal de Commissie in 2010 beoordelen of tussen 2006 en 2009 een stijging of daling van de massa van nieuwe personenauto's heeft plaatsgevonden.

Indien een wijziging van de massa van nieuwe personenauto's heeft plaatsgevonden, wordt het in bijlage I vermelde cijfer voor de autonome massatoename gelijkgesteld met het gemiddelde van de jaarlijkse massawijzigingen in de kalenderjaren 2006 tot en met 2009.

Een dergelijke wijziging, die bedoeld is om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, wordt vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 12, lid 3.

3. De Commissie zal de technologische ontwikkelingen beoordelen en, voorzover nodig, de bepalingen van Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen wijzigen.

## *Artikel 11*

### **Informatie voor de consument**

Met ingang van 1 januari 2010 moeten alle constructeurs ervoor zorgen dat op etiketten, affiches of reclamemateriaal van het in de artikelen 3, 5 en 6 van Richtlijn 1999/94/EG vermelde type is aangegeven in welke mate de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de te koop aangeboden personenauto's afwijken van de specifieke emissiedoelstelling voor die personenauto's, zoals vermeld in bijlage I.

## *Artikel 12*

### **Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 8 van Beschikking 93/389/EEG opgerichte comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen, 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vermelde periode wordt vastgesteld op drie maanden.



3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 daarvan.

*Artikel 13*

**Financiering door de Gemeenschap**

De tenuitvoerlegging van deze verordening op Gemeenschapsniveau wordt gefinancierd uit het bestaande Financieringsinstrument voor het Milieu (LIFE+), overeenkomstig de regels en voorwaarden van Verordening (EG) nr. 614/2007.

*Artikel 14*

**Intrekking**

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

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

*Artikel 15*

**Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*

*De Voorzitter*

[...]

*Voor de Raad*

*De Voorzitter*

[...]

**BIJLAGE I**  
**SPECIFIEKE CO<sub>2</sub>-EMISSIEDOELSTELLINGEN**

1. De toegestane specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle nieuwe personenauto's, gemeten in gram per kilometer, worden vastgesteld overeenkomstig de volgende formule:

$$\text{Toegestane specifieke CO}_2\text{-emissies} = 130 + a \times (M - M_0)$$

waarbij:

M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome massaverhoging (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. De specifieke emissiedoelstelling van een constructeur voor een kalenderjaar wordt berekend als het gemiddelde van de toegestane specifieke emissies van alle nieuwe personenauto's die in dat kalenderjaar door die constructeur zijn geproduceerd.

**BIJLAGE II**  
**TOEZICHT OP EN RAPPORTERING OVER EMISSIES**

DEEL A – Het verzamelen van gegevens over nieuwe personenauto's en het vaststellen van informatie voor de controle van de CO<sub>2</sub>-emissies

1. Voor het jaar dat begint op 1 januari 2010 en alle daaropvolgende jaren moeten de lidstaten de volgende gegevens verzamelen over alle nieuwe personenauto's die op hun grondgebied worden geregistreerd:
  - (a) constructeur;
  - (b) type, variant en uitvoering;
  - (c) specifieke CO<sub>2</sub>-emissies (g/km);
  - (d) massa (kg);
  - (e) wielbasis (mm); en
  - (f) spoorbreedte (mm).
2. De in lid 1 vermelde gegevens worden overgenomen van het certificaat van overeenstemming van de personenauto in kwestie. Als op het certificaat van overeenstemming zowel een minimum- als een maximummassa worden vermeld, mogen de lidstaten voor de toepassing van deze verordening alleen de maximummassa vermelden.
3. Voor het jaar dat begint op 1 januari 2010 en alle daaropvolgende jaren, moeten de lidstaten, overeenkomstig de in deel B beschreven methoden, het volgende vaststellen voor elke constructeur:
  - (a) het totale aantal nieuwe personenauto's dat op hun grondgebied is geregistreerd;
  - (b) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, zoals gespecificeerd in punt 7 van deel B van deze bijlage;
  - (c) de gemiddelde massa, zoals gespecificeerd in punt 8 van deel B van deze bijlage;
  - (d) voor elke variant van elke uitvoering van elk type nieuwe personenauto:
    - (i) het totale aantal nieuwe personenauto's dat op hun grondgebied is geregistreerd, zoals gespecificeerd in punt 7 van deel B van deze bijlage;
    - (ii) de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies;
    - (iii) de massa;
    - (iv) de voetafdruk van de auto, zoals gespecificeerd in punt 9 van deel B van deze bijlage.

## DEEL B – Methode voor het vaststellen van informatie voor de controle van de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's

1. De lidstaten moeten de overeenkomstig punt 3 van deel A vereiste controle-informatie vaststellen volgens de in dit deel uiteengezette methode.

### **Aantal geregistreerde nieuwe personenauto's ( $N$ ).**

2. De lidstaten moeten het aantal nieuwe personenauto's dat op hun grondgebied is geregistreerd vaststellen in het respectieve jaar waarop de controle betrekking heeft ( $N$ ).

### **Gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's ( $S_{ave}$ )**

3. De gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle op het grondgebied van een lidstaat geregistreerde nieuwe personenauto's in het jaar waarop de controle betrekking heeft ( $S_{ave}$ ), worden berekend door de som van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle individuele nieuwe personenauto's ( $S$ ) te delen door het aantal nieuwe personenauto's ( $N$ ).

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

### **Gemiddelde massa van nieuwe personenauto's**

De gemiddelde massa van alle op het grondgebied van een lidstaat geregistreerde nieuwe personenauto's in het jaar waarop de controle betrekking heeft ( $M_{ave}$ ), wordt berekend door de som van de massa's van alle individuele nieuwe personenauto's ( $M$ ) te delen door het aantal nieuwe personenauto's ( $N$ ).

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

### **De verdeling per variant van nieuwe personenauto's**

4. Voor elke variant van elke uitvoering van elk type nieuwe personenauto moeten het aantal geregistreerde nieuwe exemplaren, de massa, de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies en de voetafdruk worden geregistreerd.

### **Voetafdruk**

De voetafdruk wordt berekend door de wielbasis van de auto te vermenigvuldigen met de spoorbreedte van de auto.

DEEL C – Formaat voor het doorsturen van de gegevens

1. De lidstaten moeten de in deel A, punt 3, vermelde gegevens voor elke constructeur en voor elk jaar in het volgende formaat meedelen:

– *Geaggregeerde gegevens:*

Jaar:				
Constructeur	Totaal aantal geregistreerde nieuwe personenauto's	Gemiddelde specifieke CO <sub>2</sub> -emissies (g/km)	Gemiddelde massa (kg)	Gemiddelde voetafdruk (m <sup>2</sup> )
<i>(Constructeur 1)</i>	...	...	...	...
<i>(Constructeur 2)</i>	...	...	...	...
...	...	...	...	...
<b>Totaal voor alle constructeurs</b>	...	...	...	...

– *Gedetailleerde gegevens per constructeur:*

Jaar	Constructeur	Type auto	Uitvoering	Variant	Merk	Handelsbenaming	Totaal aantal nieuwe registraties	specifieke CO <sub>2</sub> -emissies (g/km)	Massa (kg)	Voetafdruk (m <sup>2</sup> )
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 1)	(naam van de versie 1)	(naam van de variant 1)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 1)	(naam van de versie 1)	(naam van de variant 2)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 1)	(naam van de versie 2)	(naam van de variant 1)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 1)	(naam van de versie 2)	(naam van de variant 2)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 2)	(naam van de versie 1)	(naam van de variant 1)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 2)	(naam van de versie 1)	(naam van de variant 2)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 2)	(naam van de versie 2)	(naam van de variant 1)	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	(typebenaming 2)	(naam van de versie 2)	(naam van de variant 2)	...	...	...	...	...	...

Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)			...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van de constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

## FINANCIËEL MEMORANDUM

### 1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's**

### 2. ABM/ABB-KADER

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en):

0703 – Tenuitvoerlegging van milieubeleid en -wetgeving van de Gemeenschap

### 3. BEGROTINGSONDERDELEN

#### 3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

07 01 04 01: LIFE+ (Financieringsinstrument voor het milieu — 2007 - 2013) — Uitgaven voor administratief beheer – Rubriek 2

07 03 07: LIFE+ (Financieringsinstrument voor het milieu — 2007 - 2013) – Rubriek 2

#### 3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Naar verwachting zal de actie (verordening van het Europees Parlement en de Raad ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's) in 2010 van kracht worden. Voor de periode 2010 - 2013 worden de beleidsuitgaven gedekt door het financieringsinstrument LIFE+.

#### 3.3. Begrotingskenmerken:

Begrotings onderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
07 01 04 01	Niet-gesplitst	NGK <sup>21</sup>	NEE	NEE	JA	Nr. 2
07 03 07	Niet-gesplitst	GK/	NEE	NEE	JA	Nr. 2

<sup>21</sup> Niet-gesplitste kredieten wordt hierna afgekort als NGK.

## 4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

### 4.1. Financiële middelen

#### 4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

In miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later	Totaal
---------------	----------	--	------	------	------	------	------	---------------	--------

#### Beleidsuitgaven<sup>22</sup>

Vastleggingskredieten (VK)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Betalingskredieten (BK)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

#### Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag<sup>23</sup>

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

#### TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Betalingskredieten		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

#### Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen<sup>24</sup>

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

#### Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

<sup>22</sup> Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van titel xx vallen.

<sup>23</sup> Uitgaven onder artikel xx 01 04 van titel xx.

<sup>24</sup> Uitgaven onder hoofdstuk xx 01, behalve artikel xx 01 04 of xx 01 05.



## Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

In miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 en later	Totaal
.....	f							
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d+ e+f							

### 4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering tot 2013.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord<sup>25</sup> (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

### 4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

In miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie							
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26		
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>									
	b) <i>Vershil in ontvangsten</i>	$\Delta$								

<sup>25</sup> Zie punten 19 en 24 van de interinstitutionele overeenkomst.

<sup>26</sup> Voeg zo nodig extra kolommen toe, bv. als de actie langer dan zes jaar duurt.

De verordening is zodanig opgesteld dat ze een zo groot mogelijke naleving door alle constructeurs garandeert. Daarom wordt niet verwacht dat de bij artikel 7 voorziene bijdragen voor overtollige heffingen inkomsten zullen opleveren. Wanneer echter toch inkomsten worden gegenereerd door de toepassing van de bepalingen van dat artikel, vloeien deze terug naar de algemene begroting van de EU. In de effectbeoordeling bij dit voorstel worden verschillende prognoses gedaan betreffende de totale inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies die moeten worden betaald in het geval van niet-naleving.

**4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.**

<b>Jaarlijkse behoeften</b>	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later
Totale personele middelen in VTE	3	3	3	5	5	5

**5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN**

**5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien**

De algemene doelstelling van deze verordening is de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's te beperken tot 130 g/km in 2012. Deze doelstelling maakt deel uit van een geïntegreerde benadering en zal worden aangevuld met maatregelen die een aanvullende beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g/km moeten bewerkstelligen, zodat de communautaire doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km, zoals vastgesteld in de Mededeling van de Commissie van 7 februari 2007 over de resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen (COM(2007) 19), kan worden gehaald.

**5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie**

De Gemeenschap streeft al lang naar een vermindering van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe auto's in de Gemeenschap; daarom hebben de Raad en het Europees Parlement de Commissie opgeroepen om wetgeving terzake voor te stellen. De doelstellingen van dit voorstel kunnen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt omdat het ontstaan van hinderpalen voor de interne markt moet worden vermeden, wegens de grensoverschrijdende aard van de klimaatverandering en de belangrijke verschillen die op dit ogenblik bestaan tussen de nationale gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's. Bovendien zal het vaststellen van CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen voor auto's op Gemeenschapsniveau de constructeurs meer flexibiliteit bieden bij het totstandbrengen van de vereiste CO<sub>2</sub>-beperkingen voor hun nieuwe wagens dan specifieke nationale reductiedoelstellingen.

### 5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Met dit voorstel worden de volgende algemene doelstellingen nagestreefd:

- een hoog niveau van milieubescherming in de Europese Unie bieden en de Kyotodoelstellingen van de EU helpen bereiken,
- de energievoorzieningszekerheid van de EU verbeteren,
- de concurrentiekracht van de Europese auto-industrie verbeteren en onderzoek naar brandstofefficiënte technologieën aanmoedigen.

Specifiek heeft het voorstel tot doel de gevolgen van de klimaatverandering te beperken en de brandstofefficiëntie van personenauto's te verbeteren door te streven naar een gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van 130 g/km voor nieuwe auto's. Deze gemiddelde uitstoot is het criterium waaraan de tenuitvoerlegging van het voorstel zal worden getoetst.

### 5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

***Gecentraliseerd beheer***

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

***Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***

met lidstaten

met derde landen

***Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

Opmerkingen:

## 6. TOEZICHT EN EVALUATIE

### 6.1. Toezicht

Het voorstel bouwt voort op een reeds bestaande toezichtsregeling die is vastgesteld om de tenuitvoerlegging van de strategie inzake de CO<sub>2</sub>-emissies van auto's te volgen. Het is gebaseerd op de gegevens over de registratie en de kenmerken van nieuwe auto's die door de

lidstaten aan de Commissie worden meegedeeld, inclusief gegevens over de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.

In contracten die door de Commissie worden ondertekend met het oog op de tenuitvoerlegging van de richtlijn, wordt bepaald dat de Commissie (of een door haar gemachtigde vertegenwoordiger) toezicht en financiële controle uitoefent en dat de Rekenkamer audits uitvoert, indien nodig ter plaatse.

## **6.2. Evaluatie**

### *6.2.1. Evaluatie vooraf*

Zie de effectbeoordeling die in de vorm van een werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit voorstel is gevoegd. Het effect van alle maatregelen is beoordeeld vanuit economisch, sociaal en milieuoogpunt.

### *6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

### *6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

De maatregel zal worden geëvalueerd overeenkomstig artikel 10.

## **7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN**

Volledige toepassing van de interne controlenormen 14, 15, 16, 18, 19, 20 en 21, en van de beginselen van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad houdende het Financieel Reglement van toepassing op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen.

De Commissie zal ervoor zorgen dat, bij de tenuitvoerlegging van de in het kader van dit voorstel gefinancierde acties, de financiële belangen van de Gemeenschap worden beschermd door de toepassing van preventieve maatregelen tegen fraude, corruptie en andere illegale activiteiten, door effectieve controles en door de terugvordering van onrechtmatig betaalde bedragen en, wanneer onregelmatigheden worden vastgesteld, door sancties die doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn, overeenkomstig Verordeningen (EG, Euratom) nr. 2988/95 en (Euratom, EG) nr. 2185/96 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad.

Om fraude bij de toepassing van artikel 7 te voorkomen, voorzien artikel 6 en de daarmee verband houdende bijlage II in een robuust toezichts- en controlesysteem. Bovendien is in artikel 6, lid 8, bepaald dat de Commissie richtsnoeren voor toezicht en rapportering kan vaststellen die door de lidstaten moeten worden nageleefd.

## 8. MIDDELEN

### 8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem · kost en	Jaar 2010		Jaar 2011		Jaar 2012		Jaar 2013		Jaar 2014		Jaar 2015 en later		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 1 – toepassing van het rapporterings- en toezichtssysteem																
<b>Actie 1 – verzamelen en analyseren van gegevens</b>																
Wijzigingen van de massa van nieuwe personenauto's beoordelen (artikel 10)	Studie	0,20	1	0,200											1	0,20
Verzamelen en analyseren van de ontvangen gegevens - centraal gegevensregister	Dienstverlening en IT-systeem	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
<b>TOTALE KOSTEN</b>				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

## 8.2. Administratieve uitgaven

### 8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ambtenaren of tijdelijk personeel <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel <sup>28</sup>							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd personeel <sup>29</sup> ander							
<b>TOTAAL</b>		3	3	3	5	5	5

### 8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Tijdens de eerste jaren (2010-2012) zullen de belangrijkste taken die voortvloeien uit deze actie verband houden met de consolidering van de toezichtsregeling: het opstellen van richtsnoeren voor de lidstaten en het voortbouwen op de reeds bestaande toezichtsactiviteiten van de lidstaten die bij Beschikking 1753/2000/EG zijn vastgesteld (deze beschikking wordt ingetrokken bij deze verordening). De Commissie moet niet alleen toezicht houden, maar moet ook een centraal register met de meegedeelde gegevens bijhouden, de autoconstructeurs in kennis stellen van de door de lidstaten meegedeelde gegevens die op hen betrekking hebben, de gegevens openbaar maken en vanaf 2011 elk jaar een toezichtsverslag publiceren. Vanaf 2013 moeten ook de bijdragen voor overtollige emissies worden geïnd.

### 8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n

<sup>27</sup> De kosten hiervan vallen NIET onder het referentiebedrag.

<sup>28</sup> De kosten hiervan vallen NIET onder het referentiebedrag.

<sup>29</sup> De kosten hiervan vallen onder het referentiebedrag.

- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

In miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar 2010	Jaar 2011	Jaar 2012	Jaar 2013	Jaar 2014	Jaar 2015 en later	TOTAA L
<b>1 Technische en administratieve bijstand (inclusief personeelsuitgaven)</b>							
Uitvoerende agentschappen <sup>30</sup>							
Andere technische en administratieve bijstand							
- <i>intern</i>							
- <i>extern</i>							
<b>Totaal Technische en administratieve bijstand</b>	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

In miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.)  (vermeld begrotingsonderdeel)						

<sup>30</sup> Verwijs naar het specifiek financieel memorandum voor de desbetreffende uitvoerende agentschappen.



<b>Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen) Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)</b>	<b>0,351</b>	<b>0,351</b>	<b>0,351</b>	<b>0,585</b>	<b>0,585</b>	<b>0,585</b>
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

Het in punt 8.2.1 vermelde standaardsalaris voor 1 ambtenaar of tijdelijke functionaris bedraagt 0,117 miljoen euro.

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

In miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Comités <sup>31</sup>	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
<b>2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Andere uitgaven van administratieve aard</b> (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel)							
<b>Totaal Andere administratieve</b>	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

<sup>31</sup> Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.

uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen							
---	--	--	--	--	--	--	--

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

Van 2010 tot 2012: 5 missies per jaar tegen 1 000 euro per missie. Vanaf 2013: 8 missies per jaar.

Tijdens de eerste twee jaar zal het bij deze verordening opgerichte regelgevend comité twee keer per jaar vergaderen (kostprijs per vergadering: 30 000 euro), daarna een keer per jaar.

In 2010 zijn twee vergaderingen van deskundigen over specifieke thema's met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de verordening gepland (kostprijs per vergadering: 30 000 euro), daarna één vergadering per jaar.

De behoeften op het administratieve en personele vlak worden gefinancierd uit de toewijzing voor het beheer die het directoraat-generaal in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure ontvangt.