

## **Voorstel:** Normen CO2 uitstoot auto's en bestelwagens

Om de CO2-uitstoot van personenauto's en bestelwagens te verminderen, zijn sinds 1 januari 2020 CO2-normen van toepassing voor de productie van auto's. Daarnaast zijn doelen gesteld om de CO2-uitstoot van alle auto's en bestelwagens gezamenlijk te reduceren. Het nieuwe voorstel onder Fit-for-55 scherpt deze normen en doelen aan, om deze in lijn te stellen met het nieuwe klimaatdoel.

Het voorstel bevat de volgende wijzigingen:

- Eind 2030 is de uitstoot van auto's gereduceerd met 55,5%, en van bestelwagens met 50% ten opzichte van 2021. (Dit was eerst 37,5% en 31%)
- In 2035 hebben alle nieuw geproduceerde auto's en bestelbussen een emissie van 0 g CO2/km.
- De berekeningsmethode van de bedrijfsspecifieke targets die gesteld worden, worden bijgesteld op basis van bovenstaande doelen.
- Op dit moment wordt een systeem van zero and low emission vehicle (ZLEV) credits gebruikt om de productie van auto's met een lage emissie te stimuleren. Dit zit verwerkt in de targets die gezet worden voor specifieke bedrijven. N.a.v. het nieuwe voorstel worden de ZLEV-credits na 2030 afgeschaft.
- Mogelijkheid voor kleine autofabrikanten (1000-10.000 auto's of 1000-22.000 bussen) om een derogatie aan te vragen van de CO2 standaarden eindigt in 2030.

## **Voorstel:** Revision AFID -> Alternative Fuels Infrastructure Regulation

### **Korte inhoud:**

Middels de herziening van AFID wordt de richtlijn omgezet in een verordening met bindende doelen voor de uitrol van infrastructuur van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Het richt zich op openbaar beschikbare infrastructuur langs de TEN-T core and comprehensive networks en stelt ambitieuzere doelstellingen vast voor de implementatie van de laadpaleninfrastructuur langs de weg en vulpunten voor waterstof, evenals walstroom in zeehavens, LNG-terminals en de elektriciteitsvoorziening voor gestationeerde vliegtuigen (geparkeerd aan de gate).

Bij de herziening heeft de Commissie ter ondersteuning een 'strategic roll-out plan' gevoegd met aanvullende acties, waarbij wordt benadrukt dat er in 2025 een viervoudige stijging van de laadpaleninfrastructuur nodig is.

### **E-mobility**

Voor laadstations voor zowel lichte als zware voertuigen worden een aantal specifieke doelstellingen voor de power output (in kW) vastgesteld, met wat verschillen tussen TEN-T core and comprehensive networks. In 2025 voor core network en in 2030 voor comprehensive network moeten voor lichte voertuigen openbare laadstations beschikbaar zijn met een maximale afstand van 60 km tussen elk laadstation. Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen infra voor lichte en zware voertuigen. De doelen in AFID ziet alleen op publiek toegankelijke infra, maatregelen particuliere laadpalen worden verwacht in Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) richting einde 2021. Technische standaarden normale en snelladers staan in Annex II, maar Commissie komt ter aanvulling met delegated acts.

### **Walstroom in zeehavens en binnenhavens**

Zeehavens die onder de TEN-T core and comprehensive networks vallen, moeten in staat zijn om tegen 2030 90% van de vraag naar walstroom van grotere containerschepen en passagiersschepen te voorzien. Binnenhavens op core netwerk moeten in 2025 ten minste 1 walstroompunt hebben, binnenhavens op comprehensive netwerk moeten in 2030 tenminste 1 walstroompunt hebben. Scheepseigenaren moeten hun emissies rapporteren (ook aan wal) zoals voorgesteld in FuelEU Maritime verordening, beide voorstellen hebben dus raakvlakken met elkaar.

Tot slot zijn er specifieke doelen voor waterstofvulpunten (lichte en zware voertuigen weg - 1 per 150 km, core en comprehensive), LNG (weg en zeevaart - geen concreet doel) en elektriciteitsvoorzieningen luchthavens (alle gates in 2025).

### **Nationale plannen**

Uiterlijk op 1 januari 2024 moeten de lidstaten de Commissie een eerste plan indienen met potentiële marktmaatregelen om de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te stimuleren. De nationale kaders moeten onder meer informatie bevatten over de beoordeling van de huidige en toekomstige marktsituatie, nationale doelstellingen en beleid, en maatregelen om de doelstellingen te bereiken, maatregelen om de inzet van oplaadstations op particuliere locaties te stimuleren, maatregelen tot wegnemen obstakels mbt planning, vergunningen en aanschaf, en een implementatieplan voor alternatieve brandstoffeninfra in luchthavens en zeehavens.

Het definitieve nationale plan moet uiterlijk op 1 januari 2025 bij de Commissie worden ingediend, waarna beoordeling uiterlijk op 1 januari 2026 volgt. Ook dienen de lidstaten om de twee jaar een voortgangsverslag in (het eerste op 1 januari 2027). Daarnaast beoordelen de lidstaten om de drie jaar de stand van zaken betreffende laadpunten (eerste beoordeling uiterlijk op 30 juni 2024).