



1. ... ^

[Home](#) [Pershoek](#) Vragen en antwoorden over het automobielpakketBeschikbare talen: Nederlands ( Macr ▼

VRAGEN EN ANTWOORDEN | 16 dec. 2025 | Straatsburg | Leestijd: 13 min

# Vragen en antwoorden over het automobielpakket



Deze pagina is vertaald via machinevertaling. [Terug naar de oorspronkelijke taal](#). De Europese Commissie kan de juistheid van deze vertalingen niet garanderen en kan niet aansprakelijk worden gesteld in geval van fouten.

[Meer informatie over machinevertaling](#)

## Hoe zullen deze nieuwe initiatieven schone mobiliteit, decarbonisatie en concurrentievermogen in het wegvervoer stimuleren?

De EU zet zich in voor de overgang naar een koolstofvrije en concurrerende economie. **Decarbonisatie is een krachtige aanjager van groei**, zoals aangegeven in het [kompas voor het concurrentievermogen](#) en de [Clean Industrial Deal](#) en aangetoond in het meest recente [voortgangsverslag over klimaatactie 2025](#).

De Commissie houdt vast aan haar **doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn** en verbindt zich ertoe dat alle beleidsmaatregelen in overeenstemming blijven met dit ambitieniveau. Het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer is onontbeerlijk, aangezien deze in 2023 goed waren voor ongeveer 30 % van de totale netto CO<sub>2</sub>-emissies van de EU en nog steeds hoger zijn dan in 1990.

De automobielsector in de EU wordt momenteel geconfronteerd met **hevige concurrentie en een ingrijpende structurele transformatie** van ongekende snelheid en omvang, waarbij aanzienlijke veranderingen in het mondiale landschap uitdagingen voor fabrikanten met zich meebrengen. Het is daarom uiterst belangrijk om het concurrentievermogen van de industrie te waarborgen en te ondersteunen bij de transitie naar schone mobiliteit en het koolstofvrij maken van het wegvervoer.

Na een specifieke strategische dialoog met de automobielsector onder leiding van voorzitter **Von der Leyen** en talrijke besprekingen met de lidstaten en belanghebbenden, van ngo's tot de industrie, presenteert de Commissie vandaag het automobielpakket als antwoord op deze uitdagingen.

Dit pakket initiatieven vormt de eerste industriële strategie voor de automobielsector. Het zorgt voor klimaat-, industriële en economische samenhang. Het omvat elementen en randvoorwaarden om **een schone en concurrerende automobielsector toekomstbestendig te maken** en moedigt fabrikanten aan te blijven investeren in emissievrije voertuigen.

Het biedt meer flexibiliteit en technologie-neutraliteit in de **CO<sub>2</sub>-normen voor auto's en bestelwagens** en een gerichte flexibiliteit **voor zware bedrijfsvoertuigen** om onze klimaatdoelstellingen te halen en ondersteunt het gebruik van **emissievrije en emissiearme voertuigen in bedrijfsvloten**.

De toekomst is elektrisch. In het kader van het initiatief voor kleine betaalbare auto's biedt het pakket een ondersteunend kader voor fabrikanten om te investeren in **de productie**

**van kleine elektrische voertuigen (EV's)** die in de EU worden gemaakt.

Binnen het vandaag voorgestelde pakket creëert de Commissie ook een nieuwe businesscase voor de productie van batterijen in Europa met een duurzaam batterij-ecosysteem in Europa en verbetert zij het kostenconcurrentievermogen bij de productie van batterijen in de EU door middel van de **Battery Booster**.

Tot slot **zullen consumenten met de nieuwe etiketteringsregels voor auto's** goed worden geïnformeerd voordat zij nieuwe en tweedehands auto's en bestelwagens kopen, met duidelijke informatie over brandstofefficiëntie en CO2-emissies, maar ook over de vraag of de auto in de EU is gemaakt.

Het **omnibusvoorstel** zorgt voor minder administratieve rompslomp en minder nalevingslasten om het concurrentievermogen van de fabrikanten te verbeteren. Het voorstel brengt de totale kostenbesparingen voor bedrijven en nationale overheden op 706 miljoen EUR, waarvan 222 miljoen EUR voor kmo's. Dit bestaat uit een besparing van 51 miljoen euro aan administratieve kosten en 655 miljoen euro aan nalevingskosten. Dit zal de administratieve besparingen dankzij alle omnibussen en vereenvoudigingsinitiatieven die de Commissie tot nu toe heeft gepresenteerd, op ongeveer 14,3 miljard EUR per jaar brengen. De omnibus komt ook tegemoet aan het initiatief **voor kleine betaalbare auto's** door een eenvoudige technische definitie van “klein elektrisch voertuig” voor te stellen.

### **Hoe zal dit automobielpakket de economische groei en banen stimuleren?**

De overgang naar emissievrije voertuigen zal naar verwachting **aanzienlijke kostenbesparingen op lange termijn opleveren en de economische groei ondersteunen**. Het zal ook het concurrentievermogen van de automobiellindustrie versterken en zowel de groei als de werkgelegenheid helpen stabiliseren.

Het automobielpakket zal de waardecreatie stimuleren en **de verkoop van emissievrije voertuigen in de EU verhogen**. Nu de jaarlijkse autoproductie de afgelopen zes jaar met 3 miljoen is gedaald en de verkoop van kleine auto's met 1,6 miljoen is gedaald, zal het nieuw leven inblazen van dit segment en het ondersteunen van het gebruik van elektrische voertuigen die in de EU zijn gemaakt, de productie en banen in de EU ondersteunen en elektrische mobiliteit betaalbaarder maken voor de Europese burgers.

De Automotive Omnibus zal voertuigfabrikanten over een periode van drie jaar 2,1 miljard euro besparen, waardoor er middelen vrijkomen voor innovatie en nieuwe elektrische modellen, waardoor de groei in de industrie wordt versterkt. Daarnaast hebben de herziene CO2-normen betrekking op de aanbodzijde en moedigen zij fabrikanten aan emissievrije voertuigen op de markt te brengen, terwijl het voorstel voor bedrijfsvoertuigen gericht is op de vraag, met name in segmenten waar de emissiereducties het grootst zijn. Samen zullen deze voorstellen **de economische groei en het concurrentievermogen van de automobiellindustrie van de EU ondersteunen**.

## CO2-emissienormen

### Wat zijn de nieuwe CO2-emissienormen en -flexibiliteit voor auto's en bestelwagens?

De **CO2-emissienormen voor auto's en bestelwagens** vormen een essentieel onderdeel van het pakket EU-maatregelen om een geleidelijke transitie naar emissievrije voertuigen te stimuleren en tegelijkertijd voldoende aanlooptijd voor een eerlijke transitie mogelijk te maken.

In de geactualiseerde CO2-emissienormen voor auto's en bestelwagens wordt die **duidelijke koers naar schone mobiliteit** aangehouden, terwijl de industrie meer opties krijgt om haar CO2-doelstellingen te verwezenlijken met **verbeterde technologieneutraliteit en flexibiliteit**. Het handhaven van deze duidelijke richting zal belangrijk zijn voor de industrie als geheel en voor alle actoren van de emissievrije waardeketen en het bijbehorende ecosysteem, zoals batterijfabrikanten en laadexploitanten.

De voorgestelde herziening blijft in overeenstemming met de klimaatambitie van de EU en blijft investeerders in de waardeketen een duidelijke **zekerheid en voorspelbaarheid op lange termijn** bieden ter ondersteuning van het concurrentievermogen van de automobielsector in de EU. Er worden tot en met 2035 verschillende **flexibiliteiten** geboden om de naleving te vergemakkelijken.

**Vanaf 2035 moeten autofabrikanten voldoen aan een emissiereductiedoelstelling van 90 % uitlaatemissies**, terwijl de resterende 10 % emissies moeten worden gecompenseerd door middel van **twee compensatiemechanismen** waarbij het gebruik van **koolstofarm staal** in de Unie en de werkelijke emissiereducties **van e-brandstoffen**

**en biobrandstoffen** die in een bepaald jaar op de markt worden gebracht, worden meegeteld.

E-brandstoffen en biobrandstoffen zullen derhalve bijdragen tot het koolstofvrij maken van het wegvervoer in zijn geheel. De broeikasgasemissiereducties door het gebruik van dergelijke **brandstoffen** worden geboekt als brandstofkredieten voor fabrikanten, die de uitlaatemissies van hun voertuigen kunnen compenseren. Deze brandstofkredieten kunnen bijdragen tot **3 % van de referentiedoelstelling voor 2021**.

**Koolstofarm staal** is van essentieel belang om de klimaatdoelstellingen van de EU te verwezenlijken en het concurrentievermogen van haar industriële basis te versterken. De automobielsector is een belangrijke gebruiker van staal. Met dit amendement kunnen voertuigfabrikanten de CO<sub>2</sub>-emissies van hun voertuigen compenseren door kredieten te verkrijgen voor het gebruik van koolstofarm staal in de Unie in de voertuigen die zij produceren. Deze koolstofarme staalkredieten kunnen bijdragen tot **7 % van de referentiedoelstellingen voor 2021**. Deze flexibiliteit zal het gebruik van koolstofarm staal bij de productie van voertuigen stimuleren en aldus bijdragen tot de totstandbrenging van een leidende markt voor de productie van koolstofarm staal in de Unie.

Het voorstel zal het daarom mogelijk maken dat **plug-in hybrides (PHEV's), range extenders, mild hybrids en voertuigen met een verbrandingsmotor** na 2035 nog steeds een rol spelen, naast **volledig elektrische (EV's)** en waterstofvoertuigen.

**In de jaren tot 2035** worden in het voorstel de structurele uitdagingen op korte termijn voor het gebruik van elektrische **bestelwagens erkend en wordt de CO<sub>2</sub>-doelstelling voor 2030 aangepast van 50 % naar 40 %** emissiereductie. Autofabrikanten krijgen ook flexibiliteit bij het **tellen van kleine betaalbare elektrische auto's die in de EU worden gemaakt om aan de CO<sub>2</sub>-doelstelling te voldoen**. Door ze “**superkredieten**” toe te kennen in plaats van te tellen als 1 zullen deze als 1,3 worden geteld, zal dit de productie van dergelijke kleine elektrische voertuigen die in de EU worden geproduceerd, stimuleren.

In de periode 2030-2032 wordt meerjarige nalevings- of “**banking and borrowing**”-**flexibiliteit** ingevoerd, zodat fabrikanten het streefcijfer in een jaar kunnen overschrijden indien deze overschrijding wordt gecompenseerd door een overschrijding van het streefcijfer in een ander jaar van de periode.

## Waarom stelt u ook een gerichte wijziging van de CO2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen voor?

Naast auto's en bestelwagens stelt de Commissie een gerichte wijziging van de CO2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen voor. Het is bedoeld om fabrikanten van vrachtwagens en touringcars **extra flexibiliteit te bieden om de naleving van hun toepasselijke CO2-emissiedoelstellingen voor 2030 te vergemakkelijken**.

Dankzij de gerichte wijziging kunnen fabrikanten **in de jaren vóór 2030 meer emissiekredieten inzamelen** dan in de huidige verordening. Hoewel de verordening fabrikanten momenteel alleen toestaat kredieten te verkrijgen wanneer hun CO2-emissies onder een lineair CO2-emissiereductietraject liggen, zouden zij met het voorstel kredieten kunnen genereren zodra hun CO2-emissies onder hun jaarlijkse CO2-emissiedoelstelling liggen.

De flexibiliteit vergemakkelijkt niet alleen de naleving van de toepasselijke streefcijfers voor 2030, maar zorgt ook voor de nodige voorspelbaarheid voor fabrikanten en stimuleert de eerdere uitrol van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, met behoud van de algemene ambitie van de CO2-normen.

## Wat zijn de voorgestelde wijzigingen van de voorschriften voor voertuigetikettering en hoe zullen zij de consument helpen?

Het nieuwe voorstel actualiseert de regels van de auto-etiketteringsrichtlijn van 1999 om ervoor te zorgen dat **consumenten voldoende informatie krijgen** om weloverwogen aankoopbeslissingen te nemen bij **de aankoop van voertuigen**, wat fabrikanten ook zal helpen hun CO2-doelstellingen<sub>na</sub> te leven.

**Etiketten die consumenten informeren over de CO2- en energieprestaties** van het voertuig zullen zowel in showrooms als online worden getoond en zullen nu op EU-niveau worden geharmoniseerd, voortbouwend op het ontwerp van de bekende EU-energielabels, die door het publiek goed worden erkend.

Het label zal nu nieuwe informatie bevatten over het elektrische energieverbruik en het bereik van elektrische voertuigen. Deze nieuwe elementen zullen ervoor zorgen dat potentiële kopers van emissievrije voertuigen relevante informatie ontvangen om weloverwogen aankoopbeslissingen te nemen. Ook wordt het **toepassingsgebied van**

**het voertuigetiket**, dat momenteel beperkt is tot nieuwe auto's, uitgebreid tot **nieuwe bestelwagens en tweedehands auto's en bestelwagens**.

Ten slotte maakt het voorstel aanvullende informatie beschikbaar in een onlineproductdatabank, zodat consumenten verschillende voertuigmodellen kunnen vergelijken. Ook wordt de verplichting om posters en gidsen op papier te produceren geschrapt, waardoor de kosten voor fabrikanten en handelaren worden verlaagd.

## CORPORATE VOERTUIGEN

### Waarom stelt de Commissie voor om bedrijfswagens koolstofvrij te maken?

Bedrijfsvoertuigen die door grote bedrijven worden geëxploiteerd, hebben een aanzienlijk potentieel om de vraag naar emissievrije en emissiearme voertuigen te stimuleren, het concurrentievermogen van de Europese automobiellindustrie te versterken en de emissies van het vervoer te verminderen. Dit is te wijten aan hun grote aandeel van nieuwe voertuigregistraties en operationele kenmerken. In de EU zijn bedrijfsregistraties goed voor ongeveer 60 % van alle autoregistraties en ongeveer 90 % van alle registraties van bestelwagens.

De voorgestelde verordening **verplicht de** lidstaten **ervoor te zorgen dat een specifiek aandeel van de registraties van nieuwe bedrijfswagens en bestelwagens door grote ondernemingen op hun grondgebied vanaf 2030 emissievrij of emissiearm is**. Het heeft tot doel het gebruik van emissievrije en emissiearme voertuigen in bedrijfsvoertuigen te ondersteunen en de transitie naar schone mobiliteit te stimuleren. Door marktzekerheid te bieden en de vraag te stimuleren, zal het voorstel Europese automobiefabrikanten helpen hun mondiale concurrentievermogen te versterken en tegelijkertijd de emissies en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in de wegvervoersector te verminderen.

Door de nadruk te leggen op grote ondernemingen **maakt het voorstel gebruik van hun koopkracht, waardoor fabrikanten meer zekerheid krijgen over de vraag naar emissievrije en emissiearme voertuigen**. Omdat bedrijfswagens intensiever worden gebruikt dan particuliere auto's, accumuleren ze sneller kilometers en komen ze eerder op de tweedehandsmarkt. Dit vergroot de beschikbaarheid van betaalbare emissievrije en emissiearme voertuigen voor particuliere kopers en vermindert tegelijkertijd de totale vervoersemisssies.

Om het gebruik van emissievrije en emissiearme bedrijfsvoertuigen in de hele EU te ondersteunen, is een snelle en consistente aanpak nodig. Daarom is een verordening de meest doeltreffende manier om dit te bereiken, aangezien zij het mogelijk maakt streefcijfers onmiddellijk in de lidstaten toe te passen, waardoor vroegtijdige markteffecten ontstaan en investeringsbeslissingen voorspelbaar zijn.

Het zal ook van emissievrije of emissiearme voertuigen en “made in the EU” een voorwaarde maken voor voertuigen die financiële steun van de overheid ontvangen.

### **Wat zijn de nieuwe regels voor bedrijfswagens?**

De voorgestelde verordening voert **bindende streefcijfers in voor het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen in nieuwe bedrijfswagens en bestelwagens die door grote ondernemingen in elke lidstaat worden geregistreerd**. Grote ondernemingen worden gedefinieerd overeenkomstig [Richtlijn 2013/34/EU](#).

Vanaf 2030 moeten de lidstaten ervoor zorgen dat een minimumaandeel van door grote ondernemingen geregistreerde nieuwe bedrijfsauto's en bestelwagens emissievrij of emissiearm is, met een afzonderlijk substreefcijfer voor emissievrije voertuigen. Deze streefcijfers verschillen per lidstaat en weerspiegelen verschillen in [marktrijpheid en nationale omstandigheden in de EU](#). De lidstaten moeten aan de Commissie verslag uitbrengen over het totale aantal bedrijfswagens dat door grote ondernemingen is geregistreerd, met inbegrip van het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen. Deze informatie moet afzonderlijk worden gerapporteerd voor auto's en bestelwagens.

Om de overgang naar schone mobiliteit verder te ondersteunen, schrijft de voorgestelde verordening [voor dat de lidstaten geen financiële stimulansen mogen bieden voor de aankoop, leasing, huur, huurkoop of exploitatie van andere bedrijfsvoertuigen dan emissiearme of emissievrije voertuigen die in de EU worden geproduceerd](#).

### **BATTERIJ BOOSTER**

#### **Wat is het toepassingsgebied van de Battery Booster en hoe verhoudt deze zich tot andere EU-initiatieven?**

Met 1,8 miljard euro versnelt de **Battery Booster** de ontwikkeling van in de EU geproduceerde batterijen door knelpunten in de hele waardeketen aan te pakken en het



volledige batterij-ecosysteem te ondersteunen. Als onderdeel van de Battery Booster zal 1,5 miljard euro de Europese producenten van batterijcellen ondersteunen door middel van renteloze leningen.

De Booster versterkt het upstreamaanbod van materialen in Europa, biedt financiële steun voor investeringen en innovatie, zorgt voor een gelijk speelveld voor in de EU vervaardigde batterijen en brengt maatregelen in alle lidstaten op elkaar af om het concurrentievermogen en de duurzaamheid te stimuleren.

Het is de alomvattende industriestrategie van de EU voor batterijen, die voortbouwt op initiatieven zoals de [verordening voor een nettonulindustrie](#), het [actieplan voor de automobiellindustrie](#) en het strategisch actieplan voor batterijen. Door investeringen te ondersteunen, de vraag naar in de EU geproduceerde batterijen te creëren, buitenlandse investeringen af te stemmen op strategische belangen en innovatie en coördinatie te bevorderen, voegt het een duidelijke waarde toe aan de Europese batterij-industrie.

## AUTOMOTIEVE OMNIBUS

### Hoe vermindert u de nalevings- en administratieve lasten en kosten voor de automobielsector?

In haar [politieke richtsnoeren voor de periode 2024-2029](#) van de Europese Commissie schetste voorzitter **Von der Leyen** een visie die gericht is op duurzame welvaart en versterking van het concurrentievermogen in heel Europa, waarbij zij benadrukte dat het zakendoen sneller en gemakkelijker moet worden gemaakt.

In dit verband wordt verwacht dat het omnibuspakket voor de automobielsector bedrijven aanzienlijke verlichting zal bieden, met **een geschatte jaarlijkse besparing van ongeveer 706 miljoen EUR** aan nalevings- en administratieve kosten. Dit zal de administratieve besparingen dankzij alle omnibussen en vereenvoudigingsinitiatieven die de Commissie tot nu toe heeft gepresenteerd, op ongeveer 14,3 miljard EUR per jaar brengen. De Automotive Omnibus zal deze besparingen realiseren door middel van een reeks gerichte wijzigingen van bestaande verordeningen.

- Wijzigingen van [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) en [Verordening \(EU\) nr. 165/2014](#) om de lidstaten in staat te stellen **e-busjes met GVW's tussen 3,5 ton en 4,25 ton die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt, vrij te stellen van de verplichting om slimme tachografen te installeren, waardoor ze op gelijke voet**

**komen te** staan met hun fossiele brandstofequivalent met dezelfde nuttige last, en om de aanpassingskosten voor burgers en fabrikanten te verlichten als gevolg van de huidige dubbelzinnigheid als gevolg van uiteenlopende nationale interpretaties van recente rechterlijke uitspraken.

- Wijzigingen van Verordening (EU) 2019/2144 om **e-busjes met GVW's tussen 3,5 ton en 4,25 ton (ingedeeld als N2-busjes) vrij te stellen van de verplichting om te worden uitgerust met snelheidsbegrenzers, waardoor ze op gelijke voet komen te** staan met hun fossiele brandstofequivalent, N1-dieselbusjes.
- wijzigingen van Verordening (EG) 2024/1257 om **lagetemperatuurlaboratoriumtests van type 6 uit het Euro 7-kader te schrappen** die eisen overlappen zonder extra milieuvoordeel; te **verwijzen naar "voertuigcategorieën" in plaats van "voertuigtypen"** voor de typegoedkeuring van Euro 7-motoren (afzonderlijke technische eenheid); en voor de **ontwikkeling van boordapparatuur voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik (OBFCM) en gegevensinfrastructuur voor boordmonitoring (OBM)** en gemeenschappelijke methoden voor de verwerking ervan die zullen helpen het potentieel van OBM- en OBFCM-gegevens ten volle te benutten.
- Intrekking van Verordening (EU) nr. 540/2014 om een concurrentienadeel voor EU-autofabrikanten bij de wereldwijde verkoop van hun auto's weg te nemen door te voorkomen dat zij moeten aantonen dat zij aan twee reeksen geluidseisen voldoen.
- Wijzigingen van Verordening (EU) 2018/858 tot invoering van een nieuwe subcategorie van personenauto's, **kleine elektrische voertuigen van categorie M1 ("M1E")**, op basis van een maximale lengte van 4,2 meter.

### **Wat is het potentieel van deze maatregelen om de marktintroductie van kleine betaalbare elektrische auto's in de EU te bevorderen?**

Vóór 2035 zullen autofabrikanten kunnen profiteren van "superkredieten", zoals opgenomen in de CO2-normen, voor kleine betaalbare elektrische auto's die in de Europese Unie worden gemaakt. Het vormt een sterke stimulans voor voertuigfabrikanten om grotere volumes kleine elektrische voertuigen te produceren en op de markt te brengen, met een verwacht indirect positief effect op de betaalbaarheid van deze voertuigen.

De omnibus introduceert ook een **nieuwe voertuigcategorie in het kader van het initiatief voor kleine betaalbare auto's**, die betrekking heeft op elektrische voertuigen met een lengte tot 4,2 meter. De Commissie zal ernaar streven de vereisten voor deze categorie gedurende tien jaar te bevroren.

Deze geharmoniseerde definitie van kleine elektrische auto's zal het werk van de lidstaten en lokale overheden vereenvoudigen bij het opzetten van fiscale (d.w.z. aankoopsubsidies, belastingen, vrijstelling van tolheffing) en niet-fiscale (d.w.z. op grootte gebaseerde parkeertarieven, verlaagde heffingen, bevoorrechte toegang tot rijstroken of parkeren) regelingen die gericht zijn op het bevorderen van de invoering van kleine betaalbare elektrische voertuigen.

### Voor meer informatie

[Vrijgave van het pres](#)

[Factsheet](#) - Actie ondernemen voor een schone en concurrerende Europese automobielsector

[Factsheet](#) – Herziening van de CO2-normen en Corporate-voertuigen Voorstel



## Verwante thema's

Klimaatactie Economie, financiën en de euro Vervoer Bedrijfsleven en industrie

## Printversie (pdf)

### Vragen en antwoorden over het automobielpakket

---

(74.506 KB - PDF)

[Download](#)  ([/commission/presscorner/api/files/document/print/nl/qanda\\_25\\_3053/QANDA\\_25\\_3053\\_EN.pdf](/commission/presscorner/api/files/document/print/nl/qanda_25_3053/QANDA_25_3053_EN.pdf))

## Contactpersonen voor de media

### Anna-Kaisa ITKONEN

#### Woordvoerder

**Telefoon** +32 2 29 57501

**E-mail** [anna-kaisa.itkonen@ec.europa.eu](mailto:anna-kaisa.itkonen@ec.europa.eu) 



## Ana CRESPO PARRONDO

### Persvoorlichter

**Telefoon** +32 2 29 81325

**E-mail** [ana.crespo-parrondo@ec.europa.eu](mailto:ana.crespo-parrondo@ec.europa.eu) 



## Anni JUUSOLA

### Persvoorlichter

**Telefoon** +32 2 29 60 986

**E-mail** [anni.juusola@ec.europa.eu](mailto:anni.juusola@ec.europa.eu) 



## Rüya PERINCEK

### Persvoorlichter

**Telefoon** +32 2 29 94903

**E-mail** [ruya.perincek@ec.europa.eu](mailto:ruya.perincek@ec.europa.eu) 



**Als u niet voor de media werkt, kunt u via Europe Direct contact opnemen met de EU. U kunt ons [schrijven](#), of bellen met 00 800 6 7 8 9 10 11.**

QANDA/25/3053

Deze pagina delen:

 [X](https://twitter.com/intent/tweet?) (<https://twitter.com/intent/tweet?>

[url=https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_25\\_3053&text=\)](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_3053&text=)

 [Facebook](https://www.facebook.com/share.php?) (<https://www.facebook.com/share.php?>

[u=https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_25\\_3053\)](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_3053)

 [LinkedIn](https://www.linkedin.com/shareArticle?) (<https://www.linkedin.com/shareArticle?>

[mini=true&url=https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_25\\_3053\)](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_3053)

[Email](#)