

**VERORDENING (EU) 2019/1242 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD****van 20 juni 2019****tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Overeenkomst van Parijs bevat, onder meer, een streefcijfer op lange termijn dat strookt met de doelstelling om de gemiddelde wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C ten opzichte van de pre-industriële niveaus te houden en ernaar te blijven streven de stijging te beperken tot 1,5 °C boven die niveaus. In de meest recente wetenschappelijke bevindingen, gerapporteerd door de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) in haar speciaal verslag over de effecten van de opwarming van de aarde met 1,5 °C ten opzichte van de pre-industriële niveaus en de daarmee verband houdende mondiale broeikasgasemissietrajecten, worden de negatieve gevolgen van de klimaatverandering op ondubbelzinnige wijze bevestigd. De conclusie van dat speciaal verslag luidt dat emissiereducties in alle sectoren van cruciaal belang zijn om de opwarming van de aarde te beperken.
- (2) Om bij te dragen aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs moet in de volledige vervoersector versneld een transformatie plaatsvinden in de richting van nul emissies, in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 28 november 2018 getiteld „Een schone planeet voor iedereen — Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie”, waarin een visie wordt geschetst op de vereiste economische en maatschappelijke veranderingen, waarbij alle sectoren van de economie en de samenleving worden betrokken, teneinde de transitie naar broeikasgasneutraliteit in 2050 te verwezenlijken. Tevens moet de uitstoot door het vervoer van voor de gezondheid en het milieu bijzonder schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd.

<sup>(1)</sup> PB C 62 van 15.2.2019, blz. 286.

<sup>(2)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 18 april 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 13 juni 2019.

- (3) De Commissie heeft op 31 mei 2017 mobiliteitspakketten („Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen”), en op 8 november 2017 („Invulling geven aan emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt”) goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die eveneens moet zorgen voor een vlotte transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.
- (4) Deze verordening maakt deel uit van het derde mobiliteitspakket van de Commissie van 17 mei 2018, getiteld „Europa in beweging — Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon”, dat een vervolg is op de mededeling van de Commissie van 13 september 2017 getiteld „Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie — Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU”. Deze verordening is tevens ontworpen om het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Met dit derde mobiliteitspakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerende, Europese banen zekerder, en het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast te maken om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om de emissies van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) en luchtverontreiniging te verminderen.
- (5) Deze verordening biedt, samen met Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup>, een duidelijk traject voor CO<sub>2</sub>-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 40 % te verminderen ten opzichte van 1990, zoals onderschreven in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en door de Raad op 6 maart 2015 goedgekeurd als de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie krachtens de Overeenkomst van Parijs.
- (6) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van 23-24 oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelsstelsel van de Unie. De broeikasgasemissies van de wegvervoersector vormen een groot deel van de totale emissies van die sectoren. De wegvervoersector was goed voor bijna een kwart van de totale emissies van de Unie in 2016. Emissies van het wegvervoer vertonen een stijgende lijn en liggen nog steeds ver boven de niveaus van 1990. Als de emissies van de wegvervoersector verder toenemen, zullen de emissieverminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt.
- (7) In de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 werd onderstreept dat het belangrijk is de emissies van broeikasgassen en de risico's van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in de vervoersector te verlagen via een brede, technologie-neutrale aanpak ter bevordering van emissiereductie en energie-efficiëntie in de vervoersector, van elektrisch vervoer en van hernieuwbare energiebronnen in de vervoersector, ook na 2020.
- (8) Teneinde consumenten in de Unie betrouwbare, duurzame, concurrerende en betaalbare energie te bieden, is de bijdrage van energie-efficiëntie aan de matiging van de energievraag een van de vijf, elkaar wederzijds versterkende en nauw met elkaar samenhangende dimensies die worden genoemd in de mededeling van de Commissie van 25 februari 2015 getiteld „Een kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering”. In die mededeling is vermeld dat hoewel alle economische sectoren maatregelen moeten nemen om de efficiëntie van hun energieverbruik te verhogen, de vervoersector een zeer groot energie-efficiëntiepotentieel heeft.
- (9) De CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen, waaronder vrachtauto's, bussen en touringcars, bedragen ongeveer 6 % van alle CO<sub>2</sub>-emissies in de Unie en ongeveer 25 % van alle CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer. Zonder verdere maatregelen, zal het aandeel van de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tussen 2010 en 2030 naar verwachting met ongeveer 9 % stijgen. Momenteel zijn in het recht van de Unie nog geen CO<sub>2</sub>-emissiereductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, en daarom zijn er voor dergelijke voertuigen dringend specifieke maatregelen nodig.

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

- (10) Derhalve moeten voor 2025 en 2030 CO<sub>2</sub>-emissiereductieniveaus voor het gehele wagenpark van de Unie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld, gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en de noodzaak dat de vervoersector bijdraagt tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 en daarna. Een dergelijke stapsgewijze benadering geeft de sector ook een duidelijk en vroegtijdig signaal dat de invoering op de markt van energie-efficiënte technologieën en emissiearme en emissievrije zware bedrijfsvoertuigen moet worden versneld. De inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen moet eveneens bijdragen aan de aanpak van stedelijke mobiliteitsproblemen. De keuze van fabrikanten voor zware bedrijfsvoertuigen is niet alleen essentieel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegvervoer te verminderen, maar ook belangrijk voor de doeltreffende vermindering van luchtverontreinigende stoffen en excessieve geluidsniveaus in steden en stedelijke gebieden.
- (11) Om ervoor te zorgen dat het energie-efficiëntiepotentieel ten volle wordt benut en dat de wegvervoersector als geheel bijdraagt tot de overeengekomen broeikasgasemissiereducties, is het passend de reeds bestaande CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te vullen door CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Deze prestatienormen zullen een drijvende kracht zijn voor innovatie in brandstofefficiënte technologieën, waarmee de technologische voortrekkersrol van de fabrikanten en leveranciers van de Unie wordt versterkt, en op lange termijn hooggeschoolde banen worden geschapen.
- (12) Aangezien klimaatverandering een grensoverschrijdend probleem is, en vanwege de noodzaak een goed functionerende eengemaakte markt voor wegvervoerdiensten en zware bedrijfsvoertuigen te waarborgen en tegelijkertijd marktversnippering te vermijden, is het passend op het niveau van de Unie CO<sub>2</sub>-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Die prestatienormen moeten het mededingingsrecht van de Unie onverlet laten.
- (13) Bij het vaststellen van de door het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie te bereiken CO<sub>2</sub>-emissiereductieniveaus moet rekening worden gehouden met de mate waarin die reductieniveaus doeltreffend zijn om een kostenefficiënte bijdrage te leveren aan de vermindering tegen 2030 van de CO<sub>2</sub>-emissies van sectoren die onder Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> vallen, met de daaruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de samenleving, fabrikanten, vervoerondernemers en consumenten, alsook met de directe en indirecte gevolgen voor de werkgelegenheid, innovatie en de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en verbeterde energiezuikerheid.
- (14) Een maatschappelijk aanvaardbare en rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit moet worden gewaarborgd. Daarom is het van belang rekening te houden met de sociale effecten van de transitie in de hele waardeketen van de automobielsector en proactief in te spelen op de gevolgen voor de werkgelegenheid. Om die reden moet worden overwogen gerichte programma's op niveau van de Unie, op nationaal en op regionaal niveau tot stand te brengen voor de omscholing, de bijscholing en het opnieuw inzetten van werknemers, alsook onderwijs en initiatieven voor werkzoekenden in getroffen gemeenschappen en regio's, die worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met de sociale partners en de bevoegde instanties. Deze transitie moet gepaard gaan met een hogere arbeidsparticipatie van vrouwen en de bevordering van gelijke kansen in deze sector.
- (15) Een geslaagde transitie naar emissievrije mobiliteit vereist een geïntegreerde benadering en het juiste gunstige klimaat om innovatie te stimuleren en het technologisch leiderschap van de Unie in de wegvervoersector te behouden. Hiervoor zijn onder meer openbare en particuliere investeringen in onderzoek en innovatie nodig, een toenemend aanbod van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur, de integratie in de energiesystemen, alsook de duurzame toelevering van materialen voor en duurzame productie, hergebruik en recycling van batterijen in Europa. Dit vereist coherente maatregelen op Unie-, nationaal, regionaal en lokaal niveau, onder meer door middel van stimulansen om het gebruik van emissiearme en emissievrije zware bedrijfsvoertuigen te ondersteunen.

<sup>(4)</sup> Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

- (16) In het kader van de uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(5)</sup> is een nieuwe procedure ingevoerd voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van individuele zware bedrijfsvoertuigen. Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie <sup>(6)</sup> bevat een op de VECTO-tool gebaseerde methode waarmee de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van volledige zware bedrijfsvoertuigen kunnen worden gesimuleerd. Deze methode maakt het mogelijk rekening te houden met de diversiteit van de sector zware bedrijfsvoertuigen en de hoge mate van aanpassing van individuele zware bedrijfsvoertuigen. In eerste instantie worden vanaf 1 juli 2019 de CO<sub>2</sub>-emissies bepaald voor vier groepen zware bedrijfsvoertuigen die ongeveer 65 tot 70 % van alle CO<sub>2</sub>-emissies van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie voor hun rekening nemen.
- (17) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën die de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen verbeteren, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd.
- (18) Op grond van Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(7)</sup> moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO<sub>2</sub>-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen voor de vier groepen zware bedrijfsvoertuigen met de meeste uitstoot in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant in een bepaalde rapporteringsperiode.
- (19) Voor 2025 moet een CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen die tijdens de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020 nieuw zijn ingeschreven; deze vermindering moet de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelen. Voor de periode na 2030 moet eveneens een CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstelling worden vastgesteld. Die doelstelling moet gelden tenzij op basis van de in 2022 uit te voeren beoordeling anders wordt besloten. De doelstelling voor 2030 moet worden beoordeeld in overeenstemming met de verplichtingen van de Europese Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.
- (20) Om de robuustheid van de referentiewaarden van CO<sub>2</sub>-emissies te waarborgen tegen het verhogen van CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen door middel van ongeoorloofde procedurele middelen, hetgeen niet representatief zou zijn voor een situatie waarin CO<sub>2</sub>-emissies reeds zijn gereguleerd, is het passend te voorzien in een methodologie om de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies indien nodig te corrigeren.
- (21) Vloeibaar aardgas (liquified natural gas, lng) is als alternatieve brandstof voor diesel beschikbaar voor zware bedrijfsvoertuigen. De toepassing van de huidige en meer innovatieve toekomstige op lng gebaseerde technologieën, zal bijdragen tot het verwezenlijken van de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO<sub>2</sub>-emissies in vergelijking met dieselvoertuigen. Het CO<sub>2</sub>-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
- (22) Bij de berekening van de referentiewaarden van CO<sub>2</sub>-emissies op basis waarvan de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen voor 2025 en 2030 worden bepaald, moet rekening worden gehouden met het verwachte CO<sub>2</sub>-emissiereductiepotentieel van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen. Het is derhalve passend werkvoertuigen zoals vuilniswagens of voor bouwactiviteiten gebruikte vrachtauto's niet in die berekening op te nemen. Die voertuigen leggen relatief kleine afstanden af en wegens hun specifieke rijpatroon lijken technische maatregelen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik voor deze voertuigen minder kostenefficiënt dan voor zware bedrijfsvoertuigen die gebruikt worden voor de levering van goederen.

<sup>(5)</sup> Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

<sup>(6)</sup> Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L 349 van 29.12.2017, blz. 1).

<sup>(7)</sup> Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (23) De CO<sub>2</sub>-emissiereductievereisten moeten in gram CO<sub>2</sub> per tonkilometer worden uitgedrukt om rekening te houden met de gebruikswaarde van de zware bedrijfsvoertuigen.
- (24) Er moet worden gezorgd voor een eerlijke verdeling van de totale CO<sub>2</sub>-emissiereductievereisten onder de fabrikanten, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit van zware bedrijfsvoertuigen wat betreft hun ontwerp en rijpatroon, jaarlijks afgelegde afstand, belasting en configuratie van de aanhangwagen. Het is derhalve passend de zware bedrijfsvoertuigen te onderscheiden naar de verschillende en aparte subgroepen voertuigen die het typische gebruikspatroon en de specifieke technische kenmerken van de voertuigen weerspiegelen. Door jaarlijkse fabrikantspecifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen vast te stellen als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep voertuigen bepaalde doelstellingen, krijgen de fabrikanten ook de middelen om een mogelijk mindere prestatie van voertuigen in bepaalde subgroepen voertuigen doeltreffend te compenseren met een betere prestatie in andere subgroepen voertuigen, rekening houdend met de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen voertuigen.
- (25) Op basis van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant moet worden beoordeeld of hij zijn jaarlijkse specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen naleeft. Bij de bepaling van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken die in de verschillende subgroepen voertuigen tot uitdrukking komen. Bijgevolg moeten de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant worden gebaseerd op de voor elke subgroep voertuigen bepaalde gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies, gewogen op basis van de veronderstelde gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en gemiddelde belasting, die de totale CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de levensduur weerspiegelen. Wegens het beperkte CO<sub>2</sub>-emissiereductiepotentieel van werkvoertuigen worden die voertuigen niet in aanmerking genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.
- (26) Met het oog op de soepele overgang naar emissievrije mobiliteit en om te voorzien in stimulansen voor de ontwikkeling en inzet op de markt van de Unie van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen die een aanvulling vormen op instrumenten die gericht zijn op de vraagzijde, zoals Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>(8)</sup>, moet een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd voor de rapporteringsperiode vóór 2025 en moet een benchmark worden vastgesteld voor het aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van fabrikanten voor de rapporteringsperiode vanaf 2025.
- (27) Het stimuleringsmechanisme moet worden ontworpen om investeringszekerheid te waarborgen voor aanbieders en fabrikanten van laadinfrastructuur teneinde de snelle inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie te bevorderen, terwijl wordt voorzien in enige mate van flexibiliteit voor de fabrikanten om over hun investeringsstermijn te beslissen.
- (28) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant moeten, in de rapporteringsperiode voor 2025, alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen meerdere keren worden geteld. Voor de rapporteringsperiode vanaf 2025 moet voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor een fabrikant zijn prestatie ten opzichte van de benchmark voor emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in aanmerking worden genomen. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO<sub>2</sub>-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende CO<sub>2</sub>-emissiereductie een maximumwaarde gelden.
- (29) De stimulansen voor emissiearme zware bedrijfsvoertuigen mogen uitsluitend worden toegepast als de CO<sub>2</sub>-emissies ervan lager zijn dan de helft van de gemiddelde referentiewaarde van de CO<sub>2</sub>-emissies van alle voertuigen in de subgroep voertuigen waartoe het zware bedrijfsvoertuig behoort. Dit zou innovatie op dit gebied stimuleren.
- (30) Ook kleine vrachtauto's die niet aan de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten bij het ontwerpen van het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen worden meegenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de reductie van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant die wordt behaald met emissievrije kleine vrachtauto's.

<sup>(8)</sup> Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).



- (31) Om een kostenefficiënte toepassing van de CO<sub>2</sub>-emissiereductievoorschriften te bevorderen, en tegelijkertijd rekening te houden met schommelingen in de samenstelling van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen en de CO<sub>2</sub>-emissies over de jaren heen, moeten fabrikanten hun overtreffingen van hun specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling in een bepaald jaar kunnen gebruiken om ondermaatse prestaties in een ander jaar te compenseren.
- (32) Om vroegtijdige CO<sub>2</sub>-emissiereducties te stimuleren, moet een fabrikant wiens gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies onder het CO<sub>2</sub>-emissiereductietraject liggen dat bepaald wordt door de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies en de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor 2025, die emissiekredieten kunnen opsparen om aan de doelstelling voor 2025 te voldoen. Een fabrikant wiens gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies onder het CO<sub>2</sub>-emissiereductietraject tussen de doelstelling voor 2025 en de doelstelling voor de periode na 2030 liggen, moet die emissiekredieten kunnen opsparen om aan de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen van 1 juli 2025 tot en met 30 juni 2030 te kunnen voldoen.
- (33) Indien de fabrikant zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling in een gegeven rapporteringsperiode van twaalf maanden vanaf 1 juli 2025 tot en met 30 juni 2030 niet naleeft, moet hij ook de mogelijkheid krijgen een beperkte emissieschuld te verwerven. Uiterlijk in de rapporteringsperiode van het jaar 2029 dat eindigt op 30 juni 2030 moeten de fabrikanten echter de resterende emissieschuld hebben weggewerkt.
- (34) Emissiekredieten en emissieschulden mogen uitsluitend in aanmerking worden genomen om te bepalen of de fabrikant zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling heeft nageleefd en mogen niet als overdraagbare of aan fiscale maatregelen onderhevige activa worden beschouwd.
- (35) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en emissieschulden, overtollige CO<sub>2</sub>-emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies. Informatie over overtollige CO<sub>2</sub>-emissies van fabrikanten moeten openbaar beschikbaar zijn. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, is het van belang dat de bijdrage hoger is dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om aan de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen te voldoen. De methode voor het verzamelen van de bijdragen moet door middel van een uitvoeringshandeling worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(9)</sup> vastgestelde methode. De bijdrage moet worden beschouwd als een ontvangst voor de algemene begroting van de Europese Unie. Als onderdeel van de uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 uit te voeren evaluatie moet de Commissie nagaan of het mogelijk is deze bedragen toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma dat erop gericht is een rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit te waarborgen en de omscholing, bijscholing en opleiding in andere vaardigheden van werknemers in de automobielsector te ondersteunen.
- (36) Om te garanderen dat aan de CO<sub>2</sub>-doelstellingen van deze verordening worden voldaan, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/956 op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boeten die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, dragen bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt.
- (37) Voor het behalen van de CO<sub>2</sub>-emissiereducties krachtens deze verordening moeten de CO<sub>2</sub>-emissies van de in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen in overeenstemming zijn met de krachtens Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening vastgestelde bepaalde waarden. Daarom moet de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant rekening houden met door typegoedkeuringsinstanties geconstateerde systematische non-conformiteit met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-emissies van in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen.

<sup>(9)</sup> Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

- (38) Om dergelijke maatregelen te kunnen nemen moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend een procedure op te stellen en ten uitvoer te leggen om te controleren of de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik ervan, als bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsbepalingen ervan, overeenstemmen met de CO<sub>2</sub>-emissiewaarden als geregistreerd op de conformiteitscertificaten, de individuele typegoedkeuringscertificaten of de klanteninformatiedossiers. Bij de ontwikkeling van die procedure moet bijzondere aandacht worden geschonken aan het vaststellen van methoden, met inbegrip van het gebruik van gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik, om strategieën op het spoor te komen die ervoor zorgen dat de CO<sub>2</sub>-prestaties van een voertuig kunstmatig worden verbeterd in de certificeringsprocedure. Indien er bij deze controles afwijkingen of strategieën worden gevonden die ervoor zorgen dat de CO<sub>2</sub>-prestaties van een voertuig kunstmatig worden verbeterd, moet dit voldoende grond vormen om te vermoeden dat er sprake is van een ernstig risico van niet-naleving van de in Verordening (EG) nr. 595/2009 en Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(10)</sup> vastgestelde voorschriften, en de lidstaten moeten op basis daarvan de nodige maatregelen nemen uit hoofde van hoofdstuk XI van Verordening (EU) 2018/858.
- (39) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen is sterk afhankelijk van de werkelijke representativiteit van de voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies uit 2016 van het mechanisme voor wetenschappelijk advies (SAM) voor lichte bedrijfsvoertuigen, en de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van zijn onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector, is het ook in het geval van zware bedrijfsvoertuigen passend een mechanisme in te stellen om te beoordelen of de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO<sub>2</sub>-emissie en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De meest betrouwbare manier om te waarborgen dat deze waarden representatief zijn voor de werkelijkheid is gebruik te maken van gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik. De Commissie moet daarom de bevoegdheid krijgen de nodige procedures te ontwikkelen om de gegevens over brandstof- en energieverbruik die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van dergelijke beoordelingen te verzamelen en te verwerken en ervoor te zorgen dat deze gegevens publiek beschikbaar zijn, met inachtneming van de bescherming van eventuele persoonsgegevens.
- (40) De Commissie moet beoordelen hoe gegevens in verband met het brandstof- en energieverbruik kunnen helpen waarborgen dat de CO<sub>2</sub>-emissies van een voertuig die worden bepaald met het VECTO-instrument overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsbepalingen ervan, representatief blijven voor de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies in de loop van de tijd voor alle fabrikanten, en meer bepaald hoe deze gegevens kunnen worden gebruikt om toezicht te houden op de kloof tussen de door het VECTO-instrument bepaalde CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en om indien nodig te voorkomen dat deze kloof groter wordt.
- (41) De Commissie moet in 2022 een beoordeling verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO<sub>2</sub>-emissienormen, en met name het niveau van de in 2030 te behalen CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstelling, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, werkvoertuigen, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die evaluatie moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties, rekening houdend met het gewicht en de afmetingen die voor nationaal vervoer gelden, zoals modulaire en intermodale concepten, en moeten tevens eventuele aspecten met betrekking tot de veiligheid en efficiëntie van het vervoer, evenals intermodale, milieu-, infrastructuur- en rebound-effecten alsook de geografische ligging van lidstaten worden beoordeeld.
- (42) Het is van belang de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen gedurende de volledige levenscyclus op Unieniveau te beoordelen. Met het oog hierop moet de Commissie uiterlijk in 2023 evalueren of het mogelijk is een gemeenschappelijke methode van de Unie te ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de volledige levenscyclus van zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht. De Commissie moet follow-upmaatregelen nemen, met inbegrip van wetgevingsvoorstellen in voorkomend geval.
- (43) Om ervoor te zorgen dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen representatief en volledig geactualiseerd blijven, moeten wijzigingen van Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsbepalingen ervan die voor die specifieke CO<sub>2</sub>-emissies gevolgen hebben, in deze verordening tot uiting komen. Daartoe moet de Commissie de bevoegdheid krijgen een methode vast te stellen voor het bepalen van een representatief zwaar bedrijfsvoertuig voor elke subgroep voertuigen, op basis waarvan wijzigingen van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies moeten worden beoordeeld.

<sup>(10)</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

- (44) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten inzake de publicatie van een lijst van bepaalde gegevens en de prestatie van de fabrikant uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend.
- (45) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend inzake: de identificatie van voertuigen die als werkvoertuigen zijn gecertificeerd en het aanbrengen van correcties in de jaarlijkse gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van fabrikanten; de methode voor het innen van de bijdragen voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies; het melden van afwijkingen in CO<sub>2</sub>-emissiewaarden en daarmee rekening houden bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies; het beoordelen van de toepassing van de voorwaarden waaronder de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies zijn vastgesteld en de criteria om te bepalen of deze emissies op oneigenlijke wijze zijn verhoogd en, indien dit het geval is, op welke manier zij moeten worden gecorrigeerd; het verzekeren dat bepaalde parameters voor de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijk energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen ter beschikking van de Commissie staan; het verifiëren dat de CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden die zijn opgenomen in de klanteninformatiedossiers overeenstemmen met de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van voertuigen tijdens het gebruik en of er sprake is van eventuele strategieën die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren in de uitgevoerde tests of gemaakte berekeningen; en het bepalen van een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen op basis waarvan een aanpassingsfactor voor belasting moet worden bepaald. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend inzake het bepalen van bepaalde aspecten van de milieuprestaties van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>. De in deze overweging bedoelde bevoegdheden dienen te worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(11)</sup>.
- (46) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen of aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de aanpassing van de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies, ten aanzien van de vaststelling van de leidende beginselen en criteria om de procedures te omschrijven om de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik te verifiëren en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen bij deze verordening wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingwaarden, de jaarlijks afgelegde afstanden en de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven <sup>(12)</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (47) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het vaststellen van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,
- (48) Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 en Richtlijn 96/53/EG <sup>(13)</sup> van de Raad moeten derhalve ook gewijzigd worden,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

### Onderwerp en doel

Om bij te dragen tot het verwezenlijken van de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2030 haar broeikasgasemissies in de in artikel 2 van Verordening (EU) 2018/842 bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 en tot het verwezenlijken van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en om een goede werking van

<sup>(11)</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

<sup>(12)</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

<sup>(13)</sup> Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).



de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening CO<sub>2</sub>-emissieprestatievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies als volgt worden verminderd:

- a) voor de rapporteringsperioden vanaf het jaar 2025 met 15 %;
- b) voor rapporteringsperioden vanaf het jaar 2030 met 30 %, tenzij anders wordt besloten op grond van de in artikel 15 voorziene evaluatie.

De referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies worden gebaseerd op de op grond van Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens voor de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020, („de referentieperiode”), met uitzondering van werkvoertuigen, en worden berekend overeenkomstig punt 3 van bijlage I bij deze verordening.

## Artikel 2

### Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> met de onderstaande kenmerken:

- a) niet-gelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 4 × 2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton;
- b) niet-gelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 6 × 2;
- c) trekkers met een asconfiguratie van 4 × 2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton; en
- d) trekkers met een asconfiguratie van 6 × 2.

Deze verordening is, voor de toepassing van Artikel 5 van, en punt 2.3 van bijlage I bij deze verordening, tevens van toepassing op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van categorie N die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(14)</sup> vallen en die niet de onder a) tot en met d) van de eerste alinea beschreven kenmerken hebben.

De in de eerste en tweede alinea's van dit lid vermelde voertuigcategorieën verwijzen naar de voertuigcategorieën zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(15)</sup>.

2. De in lid 1 bedoelde voertuigen worden voor de toepassing van deze verordening beschouwd als nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een bepaalde periode van twaalf maanden met ingang van 1 juli indien zij in die periode voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie geregistreerd zijn.

Als een voertuig, alvorens in de Unie te worden geregistreerd, minder dan drie maanden daarvoor buiten de Unie is geregistreerd, wordt met deze eerdere registratie geen rekening gehouden.

<sup>(14)</sup> Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

<sup>(15)</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een specifieke procedure vast aan de hand waarvan kan worden bepaald welke zware bedrijfsvoertuigen die op grond van Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan als werkvoertuigen zijn gecertificeerd, echter niet als dusdanig zijn geregistreerd, en brengt correcties aan in de jaarlijkse gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van fabrikanten teneinde met die voertuigen rekening te houden, met ingang van de rapporteringsperiode van het jaar 2021 en voor elke daaropvolgende rapporteringsperiode. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.

### Artikel 3

#### Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies”: het overeenkomstig punt 3 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in de tweede alinea van artikel 1 genoemde referentieperiode van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in elke subgroep voertuigen, met uitzondering van werkvoertuigen;
2. „specifieke CO<sub>2</sub>-emissie”: de overeenkomstig punt 2.1 van bijlage I bepaalde CO<sub>2</sub>-emissies van een individueel zwaar bedrijfsvoertuig;
3. „rapporteringsperiode van jaar Y”: de periode van 1 juli van jaar Y tot en met 30 juni van jaar Y + 1;
4. „gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies”: het overeenkomstig punt 2.7 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van een fabrikant in een bepaalde rapporteringsperiode;
5. „specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling”: de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling van een individuele fabrikant die ieder jaar overeenkomstig punt 4 van bijlage I voor de voorgaande rapporteringsperiode wordt vastgesteld, uitgedrukt in g/tkm;
6. „niet-gelede vrachtwagen”: een vrachtauto die niet is ontworpen of gebouwd voor het trekken van een oplegger;
7. „trekker”: een trekker die uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd om opleggers te trekken;
8. „subgroep voertuigen”: een overeenkomstig punt 1 van bijlage I gedefinieerde groep voertuigen, die wordt gekenmerkt door een reeks gemeenschappelijke en onderscheidende technische criteria die relevant zijn voor de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van die voertuigen;
9. „werkvoertuig”: een zwaar bedrijfsvoertuig, waarvoor de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt 2.1 van bijlage I bij deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan;
10. „fabrikant”: de persoon die of het orgaan dat verantwoordelijk is voor het indienen van de gegevens over nieuwe zware bedrijfsvoertuigen ingevolge artikel 5 van Verordening (EU) 2018/956 of, in het geval van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, de persoon die of het orgaan dat jegens de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de EG-typegoedkeuringsprocedure voor volledige voertuigen of van de individuele goedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG, en voor het waarborgen van conformiteit van productie;
11. „emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig”: een zwaar bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor die minder dan 1 g CO<sub>2</sub>/kWh uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening of die minder dan 1 g CO<sub>2</sub>/km uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(16)</sup> en de uitvoeringsmaatregelen daarvan;

<sup>(16)</sup> Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

12. „emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”: een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO<sub>2</sub>-emissies die minder dan de helft bedragen van de gemiddelde referentie-CO<sub>2</sub>-emissies van alle voertuigen in de subgroep voertuigen waartoe het zware bedrijfsvoertuig behoort, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.3.3 van bijlage I
13. „missieprofiel”: een combinatie van een doelsnelheidscyclus, een waarde voor de belasting, een configuratie van de carrosserie of aanhangwagen en andere parameters, indien van toepassing, die het specifieke gebruik van een voertuig weergeven, aan de hand waarvan officiële CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van een zwaar bedrijfsvoertuig worden bepaald;
14. „doelsnelheidscyclus”: de beschrijving van de voertuigsnelheid die de bestuurder wil bereiken of waaraan hij zich door verkeersomstandigheden moet houden, als functie van de door een rit bestreken afstand;
15. „belasting”: het gewicht van de goederen die een voertuig onder verschillende omstandigheden vervoert.

#### Artikel 4

##### **Gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant**

Vanaf 1 juli 2020, en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode, bepaalt de Commissie voor elke fabrikant de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm voor de voorgaande rapporteringsperiode, en houdt daarbij rekening met:

- a) de krachtens Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde gegevens voor de in de voorgaande rapporteringsperiode geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen; en
- b) de overeenkomstig artikel 5 bepaalde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

De gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies worden bepaald overeenkomstig punt 2.7 van bijlage I.

#### Artikel 5

##### **Emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen**

1. Vanaf 1 juli 2020 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode bepaalt de Commissie voor elke fabrikant de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen voor de voorgaande rapporteringsperiode.

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen houdt rekening met het aantal en de CO<sub>2</sub>-emissies van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant in een rapporteringsperiode, met inbegrip van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, alsook emissievrije en emissiearme werkvoertuigen en wordt bepaald in overeenstemming met punt 2.3 van bijlage I.

2. Voor de toepassing van lid 1 worden de emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen voor de rapporteringsperiodes 2019 tot en met 2024 als volgt geteld:

- a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig telt als twee voertuigen; en

- b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies ervan en de lage-emissiedrempel van de subgroep voertuigen waartoe het voertuig behoort als gedefinieerd in punt 2.3.3 van bijlage I.

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen wordt bepaald overeenkomstig punt 2.3.1 van bijlage I.

3. Voor de rapporteringsperioden vanaf 2025 wordt de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen bepaald op basis van een benchmark van 2 % overeenkomstig punt 2.3.2 van bijlage I.

4. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën tot die factor kan de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant met hoogstens 1,5 % verlagen.

#### Artikel 6

##### Specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen van een fabrikant

Vanaf 1 juli 2026 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode bepaalt de Commissie voor elke fabrikant een specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor de voorgaande rapporteringsperiode. Die specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling is de over alle subgroepen voertuigen opgetelde som van de producten van de volgende waarden:

- a) de in artikel 1, eerste alinea, onder a) of b), bedoelde CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstelling, naargelang het geval;
- b) de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies;
- c) het aandeel voertuigen van de fabrikant in elke subgroep voertuigen;
- d) de op elke subgroep voertuigen toegepaste weegfactoren voor de belasting en de jaarlijks afgelegde afstand.

De specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling wordt bepaald overeenkomstig punt 4 van bijlage I.

#### Artikel 7

##### Emissiekredieten en emissieschulden

1. Bij de bepaling of een fabrikant zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2029 heeft nageleefd, wordt rekening gehouden met zijn emissiekredieten en -schulden, bepaald overeenkomstig punt 5 van bijlage I, die overeenkomen met het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van werkvoertuigen, van de fabrikant in een rapporteringsperiode, vermenigvuldigd met:

- a) het verschil tussen het in lid 2 bedoelde CO<sub>2</sub>-emissiereductietraject en de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van die fabrikant, als dat verschil positief is („emissiekredieten”); of
- b) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies en de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling van die fabrikant, als dat verschil positief is („emissieschulden”).

De emissiekredieten worden in de rapporteringsperioden van de jaren 2019 tot en met 2029 verworven. De in de rapporteringsperioden van de jaren 2019 tot en met 2024 verworven emissiekredieten worden echter uitsluitend in aanmerking genomen om te bepalen of de fabrikant de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling van de rapporteringsperiode van het jaar 2025 heeft nageleefd.

De emissieschulden worden in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2029 verworven. Echter de totale schuld van een fabrikant mag niet meer bedragen dan 5 % van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling van de fabrikant voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025, vermenigvuldigd met het aantal zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in die periode („emissieschuldlimiet”).

De in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2028 verworven emissiekredieten en -schulden worden, indien van toepassing, van de ene rapporteringsperiode op de andere overgedragen. Eventuele resterende emissieschulden worden weggewerkt in de rapporteringsperiode van het jaar 2029.

2. Het CO<sub>2</sub>-emissiereductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bepaald op basis van een lineair traject tussen de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies en de in artikel 1, onder a), vermelde doelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025, en tussen de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 en de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2030, zoals vastgelegd in punt b) van het eerste lid van dat artikel.

#### Artikel 8

##### Naleving van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen

1. Wanneer ingevolge lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige CO<sub>2</sub>-emissies heeft in een bepaalde rapporteringsperiode vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:

a) van 2025-tot 2029:

$$(\text{Bijdrage voor overtollige CO}_2\text{-emissies}) = (\text{Overtollige CO}_2\text{-emissies} \times 4\,250 \text{ EUR/g CO}_2\text{/tkm}).$$

b) vanaf 2030:

$$(\text{Bijdrage voor overtollige CO}_2\text{-emissies}) = (\text{Overtollige CO}_2\text{-emissies} \times 6\,800 \text{ EUR/g CO}_2\text{/tkm}).$$

2. Een fabrikant wordt in de volgende gevallen geacht overtollige CO<sub>2</sub>-emissies te hebben:

- a) wanneer in een of meer rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2028 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten hoger is dan de in artikel 7, lid 1, derde alinea, bedoelde emissieschuldlimiet;
- b) wanneer in de rapporteringsperiode van het jaar 2029 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten positief is;
- c) wanneer vanaf de rapporteringsperiode van het jaar 2030 de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de fabrikant hoger zijn dan zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling.



De overtollige CO<sub>2</sub>-emissies in een bepaalde rapporteringsperiode worden berekend overeenkomstig punt 6 van bijlage I.

3. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de methode voor het innen van de bijdragen voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies ingevolge lid 1 van dit artikel. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

4. De bijdragen voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies vloeien terug als ontvangsten naar de algemene begroting van de Europese Unie.

#### Artikel 9

##### Controle van de monitoringgegevens

1. Wanneer de typegoedkeuringsinstanties bij controles overeenkomstig de in artikel 13 van deze verordening bedoelde procedure vaststellen dat de CO<sub>2</sub>-emissiewaarden van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik afwijken van de in het conformiteitscertificaat of het in artikel 9, lid 4, van Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde informatiebestand van de gebruiker aangegeven waarden, melden zij dit onverwijld aan de Commissie.

2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant rekening met de in lid 1 bedoelde afwijkingen.

3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen nadere voorschriften vast betreffende de procedures voor het melden van dergelijke afwijkingen en voor de wijze waarop daarmee rekening wordt gehouden bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

#### Artikel 10

##### Beoordeling van de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies

Om te waarborgen dat de referentiewaarden van CO<sub>2</sub>-emissies robuust en representatief zijn om als basis voor de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen voor het volledige EU-wagenpark te dienen, stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen de methodologie vast voor het beoordelen van de toepassing van de voorwaarden waaronder de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies werden bepaald en de criteria om te bepalen of deze emissies op oneigenlijke wijze zijn verhoogd, en indien dit het geval is op welke manier zij moeten worden gecorrigeerd.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

#### Artikel 11

##### Publicatie van gegevens en van de prestatie van de fabrikant

1. De Commissie publiceert, door middel van uitvoeringshandelingen, jaarlijks uiterlijk op 30 april een lijst met:

a) vanaf 1 juli 2020: voor elke fabrikant, zijn in artikel 4 bedoelde gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissie in de voorgaande rapporteringsperiode;

b) vanaf 1 juli 2020: voor elke fabrikant, zijn in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen in de voorgaande rapporteringsperiode;

- c) vanaf 1 juli 2026: voor elke fabrikant, zijn in artikel 6 bedoelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling in de voorgaande rapporteringsperiode;
- d) van 1 juli 2020 tot en met 30 juni 2031: voor elke fabrikant, het CO<sub>2</sub>-emissiereductietraject, zijn emissiekredieten en, vanaf 1 juli 2026 tot en met 30 juni 2031, zijn emissieschulden in de voorgaande rapporteringsperiode, als bedoeld in artikel 7;
- e) vanaf 1 juli 2026: voor elke fabrikant, zijn in artikel 8 bedoelde overtollige CO<sub>2</sub>-emissies in de voorgaande rapporteringsperiode;
- f) vanaf 1 juli 2020: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle in de voorgaande rapporteringsperiode in de Unie geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

De lijst die uiterlijk op 30 april 2021 moet worden bekendgemaakt, bevat de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies.

2. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast om de in lid 1 van dit artikel bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies op de volgende wijze aan te passen:

- a) wanneer de weefactoren van de missieprofielen of de waarden voor de belasting krachtens artikel 14, lid 1, onder b) of c), zijn aangepast: door toepassing de in punt 1 van bijlage II vastgestelde procedure;
- b) wanneer krachtens artikel 14, lid 2, aanpassingsfactoren zijn bepaald: door die aanpassingsfactoren toe te passen op de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies.
- c) wanneer een oneigenlijke verhoging van de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies is vastgesteld in overeenstemming met de in artikel 10 vermelde methodologie: door correctie van de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies uiterlijk op 30 april 2022.

De Commissie publiceert de aangepaste referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies en past die waarden toe bij de berekening van de fabrikantspecifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen die van toepassing zijn in de rapporteringsperioden welke beginnen op de datum van toepassing van de gedelegeerde handelingen waarin de waarden worden aangepast.

#### Artikel 12

#### **Werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en werkelijk energieverbruik**

1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de in het kader van Verordening (EG) nr. 595/2009 bepaalde waarden voor de CO<sub>2</sub>-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid.

Bovendien verzamelt de Commissie op regelmatige basis gegevens over de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijk energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen aan de hand van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik, te beginnen met nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die zijn geregistreerd vanaf de datum van toepassing van de maatregelen als bedoeld in artikel 5 quater, onder b) van Verordening (EG) nr. 595/2009.

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

2. Voor de toepassing van lid 1 van dit artikel zorgt de Commissie ervoor dat de volgende parameters betreffende de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen, vanaf de datum van toepassing van de maatregelen als bedoeld in artikel 5 quater, onder b) van Verordening (EG) nr. 595/2009, op gezette tijden door fabrikanten, nationale instanties of via directe gegevensoverdracht uit voertuigen, naargelang het geval, ter beschikking van de Commissie worden gesteld:

- a) voertuigidentificatienummer;
- b) brandstof- en elektriciteitsverbruik;
- c) totale afgelegde afstand;
- d) belasting;
- e) voor extern oplaadbare hybride elektrische zware bedrijfsvoertuigen: brandstof- en elektriciteitsverbruik en de afgelegde afstand per rijmodus;
- f) andere parameters die nodig zijn om te waarborgen dat de verplichting van lid 1 van dit artikel kan worden nageleefd.

De Commissie verwerkt de op grond van de eerste alinea van dit lid ontvangen gegevens om een geanonimiseerde en geaggregeerde dataset, onder meer per fabrikant, tot stand te brengen voor de toepassing van lid 1. De voertuigidentificatienummers worden uitsluitend gebruikt voor die gegevensverwerking en worden niet langer bewaard dan noodzakelijk voor dat doel.

3. Teneinde te voorkomen dat de werkelijke emissiekloof groter wordt beoordeelt de Commissie uiterlijk twee jaar en vijf maanden na de datum van toepassing van de maatregelen als bedoeld in artikel 5 quater, onder b) van Verordening (EG) nr. 595/2009, hoe gegevens over brandstof- en energieverbruik kunnen worden gebruikt om ervoor te zorgen dat de krachtens die verordening bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en energieverbruikswaarden van voertuigen representatief blijven voor de werkelijke emissies in de loop van de tijd voor elke fabrikant.

De Commissie zorgt voor monitoring en jaarlijkse rapportering in verband met de ontwikkeling van de in de eerste alinea bedoelde kloof en beoordeelt, om te voorkomen dat de kloof groter wordt, in 2027 of het haalbaar is een mechanisme in te voeren om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant vanaf 2030 bij te stellen, en komt in voorkomend geval met een wetgevingsvoorstel om een dergelijk mechanisme tot stand te brengen.

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

#### Artikel 13

##### **Verificatie van de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik**

1. Fabrikanten waarborgen dat de CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden die zijn opgenomen in het klanteninformatiedossier als bedoeld in artikel 9, lid 4, van Verordening (EU) 2017/2400 overeenstemmen met de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik zoals bepaald in overeenstemming met die verordening.

2. Na de inwerkingtreding van de in lid 4 van dit artikel bedoelde procedures, verifiëren de typegoedkeuringsinstanties, voor de fabrikanten aan wie zij een vergunning hebben verstrekt om het simulatie-instrument te gebruiken in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 595/2009 en zijn uitvoeringsbepalingen, op basis van passende en representatieve steekproeven van voertuigen, dat de CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden die zijn opgenomen in de klanteninformatiedossiers overeenstemmen met de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik zoals bepaald in overeenstemming met die verordening en de uitvoeringsbepalingen ervan, en houden hierbij onder meer rekening met beschikbare gegevens van boordapparatuur voor het monitoren van het brandstof- en/of energieverbruik.

Typegoedkeuringsinstanties verifiëren tevens of er sprake is van eventuele strategieën aan boord of met betrekking tot de in de steekproef opgenomen voertuigen die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren in de voor typegoedkeuring uitgevoerde tests of gemaakte berekeningen om de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik te certificeren, onder meer door gebruik te maken van gegevens van boordapparatuur voor brandstof- en/of energieverbruik.

3. Indien als gevolg van de uit hoofde van lid 2 uitgevoerde verificaties een gebrek aan overeenstemming van CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden wordt vastgesteld die niet kan worden toegeschreven aan een gebrekkige functionering van het simulatie-instrument, of de aanwezigheid van strategieën die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren, zorgt de bevoegde typegoedkeuringsinstantie, naast de nodige maatregelen als vastgesteld in hoofdstuk XI van Verordening (EU) 2018/858, voor de correctie van de klanteninformatiedossiers, de conformiteitscertificaten en de individuele typegoedkeuringscertificaten, naargelang het geval.

4. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de procedures voor het uitvoeren van de in lid 2 van dit artikel bedoelde verificaties. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

De Commissie is bevoegd, voorafgaand aan de vaststelling van de in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen, overeenkomstig artikel 17 een gedelegeerde handeling vast te stellen om deze verordening aan te vullen met de leidende beginselen en criteria voor het omschrijven van de in de eerste alinea bedoelde procedures.

#### Artikel 14

### Wijzigingen van de bijlagen I en II

1. Om ervoor te zorgen dat de technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de volgende bepalingen van de bijlagen I en II te wijzigen:

- a) de in tabel 1 van bijlage I vermelde gegevens voor het soort cabine en het motorvermogen, en de definities van de in die tabel vermelde begrippen „slaapcabine” en „dagcabine”;
- b) de in tabel 2 van bijlage I vermelde weegfactoren van de missieprofielen;
- c) de in tabel 3 van bijlage I vermelde waarden voor de belasting en de in tabel 1 van bijlage II vermelde aanpassingsfactoren voor belasting;
- d) de in tabel 4 van bijlage I vermelde waarden voor de jaarlijks afgelegde afstand.

2. Wanneer de in Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan vastgestelde typegoedkeuringsprocedures op een andere manier dan waarin is voorzien in lid 1, onder b) en c), van dit artikel, zodanig worden gewijzigd dat het niveau van de CO<sub>2</sub>-emissies van de op grond van dit lid omschreven representatieve voertuigen met meer dan 5 g CO<sub>2</sub>/km toe- of afneemt, past de Commissie, overeenkomstig artikel 11, lid 2, eerste alinea, onder b), een aanpassingsfactor op de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies toe, die met de in punt 2 van bijlage II vermelde formule wordt berekend.

3. De Commissie stelt, door middel van uitvoeringshandelingen, een methode vast voor het omschrijven van een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen, met inbegrip van hun statistische weegfactoren, aan de hand waarvan de in lid 2 van dit artikel bedoelde aanpassing wordt bepaald, rekening houdend met de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens en de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 vermelde technische kenmerken van de voertuigen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.

#### Artikel 15

##### Evaluatie en rapportering

1. De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, over de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstelling en het niveau van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen dat van toepassing is vanaf 2030, over de vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens, bussen en touringcars, en werkvoertuigen, en over de invoering van bindende CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 2035 en 2040. De doelstelling voor 2030 wordt beoordeeld in overeenstemming met de verplichtingen van de Europese Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs.

2. Het in lid 1 van dit artikel bedoelde verslag bevat met name het volgende:

- a) een beoordeling van de doeltreffendheid van het in lid 7 bedoelde systeem van CO<sub>2</sub>-emissiekredieten en emissieschulden en van de wenselijkheid om de toepassing ervan tot 2030 en daarna te verlengen;
- b) een beoordeling van het gebruik van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG vastgestelde doelstellingen, en de relevante parameters en voorwaarden die van invloed zijn op het in de handel brengen van dergelijke zware bedrijfsvoertuigen;
- c) een beoordeling van de doeltreffendheid van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen als bedoeld in artikel 5 en de geschiktheid van de verschillende onderdelen, teneinde het voor de periode na 2025 aan te passen aan een mogelijke differentiatie naar nulemissiebereik en subgroep voertuigen, in combinatie met weegfactoren voor de belasting, met een toepassingsdatum die voorziet in een aanloopperiode van ten minste drie jaar;



- d) een beoordeling van de uitrol van de noodzakelijke oplaad- en tankinfrastructuur, van de mogelijkheid van de invoering van CO<sub>2</sub>-emissionormen, met name voor werkvoertuigen, en van de werkelijke representativiteit van de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikswaarden;
- e) uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht voor zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties rekening houdend met het gewicht en de afmetingen die voor nationaal vervoer gelden, zoals modulaire en intermodale concepten, en tevens beoordeling van eventuele aspecten met betrekking tot de veiligheid en efficiëntie van het vervoer, evenals intermodale, milieu-, infrastructuur- en rebound-effecten alsook de geografische ligging van lidstaten;
- f) een beoordeling van het simulatie-instrument VECTO om te zorgen voor de voortdurende en tijdige actualisering van dit instrument;
- g) een beoordeling van de mogelijkheid om een specifieke methodologie te ontwikkelen met inbegrip van de potentiële bijdrage aan CO<sub>2</sub>-emissiereducties door het gebruik van synthetische en geavanceerde alternatieve vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstoffen, waaronder e-brandstoffen, die met hernieuwbare energie worden geproduceerd en voldoen aan de duurzaamheidscriteria en de criteria inzake broeikasgasemissiereducties van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(17)</sup>;
- h) een beoordeling van de haalbaarheid van het invoeren van een open, transparant en niet-discriminerend poolingmechanisme tussen fabrikanten;
- i) een beoordeling van de bijdrage voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies, teneinde ervoor te zorgen dat deze altijd hoger is dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen te verwezenlijken.
3. Het in lid 1 genoemde verslag gaat, in voorkomend geval, vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening.
4. Als onderdeel van de evaluatie op grond van artikel 15, lid 5, van Verordening (EU) 2019/631 evalueert de Commissie of het mogelijk is de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige CO<sub>2</sub>-emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma, met als doel een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutrale economie te waarborgen, als bedoeld in artikel 4.1 van de Overeenkomst van Parijs, met name om de omscholing, bijscholing en opleiding in andere vaardigheden, alsook elders inzetten, van werknemers in de automobielsector te ondersteunen in alle getroffen lidstaten, met name in de regio's en gemeenschappen die het zwaarst worden getroffen door de transitie. In voorkomend geval dient de Commissie met het oog hierop uiterlijk in 2027 een wetgevingsvoorstel in.
5. De Commissie evalueert uiterlijk in 2023 of het mogelijk is een gemeenschappelijke methode van de Unie te ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de volledige levenscyclus van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht. De Commissie doet het Europees Parlement en de Raad die evaluatie toekomen, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen voor follow-upmaatregelen, zoals wetgevingsvoorstellen.

#### Artikel 16

#### Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 44, lid 1, onder a), van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(18)</sup> ingestelde Comité klimaatverandering. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

<sup>(17)</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

<sup>(18)</sup> Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energieunie en van de klimaatactie, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 663/2009 en (EG) nr. 715/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU en 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2009/119/EG en (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 1).

2. Wanneer naar dit punt wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

#### Artikel 17

##### Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea, en artikel 14, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 14 augustus 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea; en artikel 14, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea, en artikel 14, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

#### Artikel 18

##### Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 595/2009

Verordening (EG) nr. 595/2009 wordt als volgt gewijzigd:

1. aan de eerste alinea van artikel 2 wordt de volgende zin toegevoegd:

„Zij is, voor de toepassing van de artikelen 5 bis, 5 ter en 5 quater, tevens van toepassing op voertuigen van de categorieën O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>.”;

2. de volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 5 bis

**Specifieke vereisten voor fabrikanten met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>**

1. De fabrikanten zorgen ervoor dat alle nieuwe voertuigen van de categorieën O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub> die verkocht, geregistreerd of in het verkeer gebracht worden aan de volgende vereisten voldoen:

- a) de invloed van deze voertuigen op de CO<sub>2</sub>-emissies, het brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik en het nulemissiebereik van motorvoertuigen wordt bepaald in overeenstemming met de in artikel 5 quater, onder a), bedoelde methodologie;
- b) zij zijn uitgerust met boordapparatuur voor de monitoring en registratie van de belasting in overeenstemming met de in artikel 5 quater, onder b), bedoelde vereisten.

2. De fabrikanten zorgen ervoor dat nieuwe voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> die verkocht, geregistreerd of in het verkeer gebracht worden zijn uitgerust met boordapparatuur voor de monitoring en registratie van het brandstof- en/of energieverbruik, de belasting en afgelegde afstand in overeenstemming met de in artikel 5 quater, onder b), bedoelde vereisten.

Zij zorgen er tevens voor dat het nulemissiebereik en het elektriciteitsverbruik van deze voertuigen wordt bepaald in overeenstemming met de in artikel 5 quater, onder c), bedoelde methodologie;

Artikel 5 ter

**Specifieke vereisten voor lidstaten met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>**

1. In overeenstemming met de in artikel 5 quater vermelde uitvoeringsmaatregelen weigeren de nationale autoriteiten EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor nieuwe voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub> die niet voldoen aan de in deze uitvoeringsmaatregelen vastgelegde vereisten.
2. In overeenstemming met de in artikel 5 quater vermelde uitvoeringsmaatregelen verbieden de nationale autoriteiten de verkoop, registratie of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub> die niet voldoen aan de in deze uitvoeringsmaatregelen vastgelegde vereisten.

Artikel 5 quater

**Maatregelen voor de vaststelling van bepaalde aspecten van de milieuprestatie van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>**

Uiterlijk op 31 december 2021 stelt de Commissie, door middel van uitvoeringshandelingen, de volgende maatregelen vast:

- a) een methodologie ter beoordeling van de prestaties van voertuigen van de categorieën O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub> wat betreft hun invloed op CO<sub>2</sub>-emissies, brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik en nulemissiebereik van motorvoertuigen;

- b) technische voorschriften voor de uitrusting met boordapparatuur voor de monitoring en registratie van het brandstof- en/of energieverbruik en de afgelegde afstand van motorvoertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>, en voor de vaststelling en registratie van de belasting of het totale gewicht van voertuigen die voldoen aan de kenmerken als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, eerste alinea, onder a), b), c) of d), van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad (\*) en van de combinatie hiervan met voertuigen van de categorieën O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>, met inbegrip van, indien noodzakelijk, de uitwisseling van gegevens tussen voertuigen binnen een combinatie;
- c) een methodologie voor de vaststelling van nulemissiebereik en het elektriciteitsverbruik van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>.

Deze uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13 bis bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

---

(\*) Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).";

3. het volgende artikel wordt toegevoegd:

„Artikel 13 bis

**Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad (\*) ingestelde technisch comité motorvoertuigen. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit punt wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

---

(\*) Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).";

## Artikel 19

**Wijzigingen van Verordening (EU) 2018/956**

Verordening (EU) 2018/956 wordt als volgt gewijzigd:

1. artikel 3 wordt vervangen door:

„Artikel 3

**Definities**

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities die zijn vastgesteld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (\*), in Verordening (EG) nr. 595/2009 en in Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad (\*\*)

---

(\*) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

(\*\*) Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).”;

2. artikel 4, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Met ingang van 1 januari 2019 monitoren de lidstaten de in bijlage I, deel A, vermelde gegevens in verband met nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd.

Met ingang van 2020 rapporteren de bevoegde autoriteiten van de lidstaten elk jaar uiterlijk op 30 september de gegevens van de vorige rapporteringsperiode van 1 juli tot en met 30 juni aan de Commissie, volgens de in bijlage II beschreven rapporteringsprocedure.

Voor het jaar 2019 omvatten de uiterlijk op 30 september 2020 gerapporteerde gegevens de gegevens die van 1 januari 2019 tot en met 30 juni 2020 zijn gemonitord.

Gegevens met betrekking tot nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die eerder buiten de Unie zijn geregistreerd, worden niet gemonitord en gerapporteerd, tenzij deze registratie minder dan drie maanden voor de registratie in de Unie heeft plaatsgevonden.”;

3. artikel 5, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Vanaf de in bijlage I, deel B, punt 1, vastgelegde aanvangsjaren monitoren fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen de in bijlage I, deel B, punt 2, vermelde gegevens voor elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig.

Met ingang van de in bijlage I, deel B, punt 1, vastgelegde aanvangsjaren rapporteren fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen deze gegevens elk jaar uiterlijk op 30 september voor elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig met een datum van simulatie binnen de voorgaande rapporteringsperiode van 1 juli tot en met 30 juni aan de Commissie, volgens de in bijlage II beschreven rapporteringsprocedure.



Voor het jaar 2019 rapporteren fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen deze gegevens voor elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig met een datum van simulatie binnen de periode van 1 januari 2019 tot en met 30 juni 2020.

De datum van simulatie is de overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 2, veld 71, gerapporteerde datum.”;

4. artikel 10, lid 1, wordt vervangen door:

„1. De Commissie brengt elk jaar uiterlijk op 30 april een jaarverslag uit met haar analyse van de gegevens die de lidstaten en de fabrikanten betreffende de voorgaande rapporteringsperiode hebben toegezonden.”;

5. in bijlage II wordt punt 3.2 vervangen door:

„3.2. De gegevens over de zware bedrijfsvoertuigen die in de voorgaande rapporteringsperiode zijn geregistreerd en in het register zijn opgenomen, worden uiterlijk op 30 april van elk jaar, met ingang van 2021, bekendgemaakt, met uitzondering van de in artikel 6, lid 1, bedoelde gegevens.”.

#### Artikel 20

### Wijzigingen van Richtlijn 96/53/EG

Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. in artikel 2 wordt de volgende definitie ingevoegd na de definitie van „door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig”:

„— „emissievrij voertuig”: een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, onder 11), van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad (\*).

---

(\*) Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PBL 198 van 25.7.2019, blz. 202).”;

2. artikel 10 ter wordt vervangen door:

„Artikel 10 ter

Het maximaal toegestane gewicht van door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen komt overeen met het gewicht dat is vastgesteld in de punten 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 en 2.4 van bijlage I.

Door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen voldoen tevens aan de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk.

Het bijkomend gewicht dat voor door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen nodig is, wordt gedefinieerd op basis van de documentatie die door de fabrikant bij de goedkeuring van het betrokken voertuig wordt verstrekt. Dat bijkomende gewicht wordt vermeld in de officiële bewijzen die overeenkomstig artikel 6 vereist zijn.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 nonies gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het actualiseren, voor de doelstellingen van deze richtlijn, van de in artikel 2 opgenomen lijst van alternatieve brandstoffen die een bijkomend gewicht vereisen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie zoals gebruikelijk overlegt met deskundigen, onder meer uit de lidstaten, voordat zij die gedelegeerde handelingen vaststelt.”;

3. bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) in de tweede kolom van de punten 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 en 2.2.4 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„In het geval van voertuigcombinaties met door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen, wordt het maximaal toegestane gewicht als voorzien in deze sectie verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie of emissievrije technologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 en 2 ton respectievelijk.”;

b) in de tweede kolom van punt 2.3.1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Emissievrije voertuigen: het maximaal toegestane gewicht van 18 ton wordt met het voor de emissievrije technologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 2 ton.”;

c) in de derde kolom van punt 2.3.2 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Emissievrije voertuigen met drie assen: het maximaal toegestane gewicht van 25, of 26 ton wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig volgens de definitie in bijlage II erkende vering of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt, wordt met het voor de emissievrije technologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 2 ton.”;

d) in de derde kolom van punt 2.4 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Emissievrije autobussen met drie assen: het maximaal toegestane gewicht van 28 ton wordt met het voor de alternatieve emissievrije technologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 2 ton.”.

#### Artikel 21

#### **Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Brussel, 20 juni 2019.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

A. TAJANI

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

G. CIAMBA

## BIJLAGE I

Gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, de gemiddeldespecifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen en overtolligeCO<sub>2</sub>-emissies

## 1. SUBGROEPEN VOERTUIGEN

Elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig wordt overeenkomstig de in tabel 1 vermelde voorwaarden toegewezen aan een van de daarin vermelde subgroepen voertuigen.

Tabel 1

**Subgroepen voertuigen (sg)**

Zware bedrijfsvoertuigen	Soort cabine	Motorvermogen	Subgroep voertuigen (sg)
Ongelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 4 × 2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton	Alle	< 170 kW	4-UD
	Dagcabine	≥ 170 kW	4-RD
	Slaapcabine	≥ 170 kW en < 265 kW	
	Slaapcabine	≥ 265 kW	4-LH
Ongelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 6 × 2	Dagcabine	Alle	9-RD
	Slaapcabine		9-LH
Trekker met een asconfiguratie van 4 × 2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton	Dagcabine	Alle	5-RD
	Slaapcabine	< 265 kW	
	Slaapcabine	≥ 265 kW	5-LH
Trekker met een asconfiguratie van 6 × 2	Dagcabine	Alle	10-RD
	Slaapcabine		10-LH

„Slaapcabine”: een cabine met een ruimte achter de zitplaats van de bestuurder die is bedoeld om in te slapen zoals gerapporteerd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956.

„Dagcabine”: een cabine die geen slaapcabine is.

Als een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig niet aan een subgroep voertuigen kan worden toegewezen omdat informatie over het soort cabine of het motorvermogen ontbreekt, wordt het toegewezen aan de subgroep langeafstand (long-haul, LH) die overeenkomt met het soort chassis (ongelede vrachtwagen of trekker) en de asconfiguratie (4 × 2 of 6 × 2).

Wanneer een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig aan subgroep voertuigen 4-UD wordt toegewezen maar gegevens over de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km ontbreken voor de missieprofielen UDL of UDR als omschreven in tabel 2 van punt 2.1, wordt het nieuwe zware bedrijfsvoertuig aan de subgroep voertuigen 4-RD toegewezen.

2. GEMIDDELDE SPECIFIEKE CO<sub>2</sub>EMISSIES VAN EENFABRIKANT2.1. Berekening van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig

De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig  $v$  (CO<sub>2v</sub>), toegewezen aan de subgroep voertuigen  $sg$ , worden als volgt berekend:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

waarbij:

$\sum mp$  de som van alle missieprofielen  $mp$  in tabel 2;

$sg$  de subgroep voertuigen waaraan het nieuwe bedrijfsvoertuig  $v$  is toegewezen overeenkomstig punt 1 van deze bijlage;

$W_{sg,mp}$  de in tabel 2 gespecificeerde weegfactor van het missieprofiel;

$CO_{2v,mp}$  de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig  $v$  die zijn bepaald voor een missieprofiel  $mp$  en gerapporteerd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956.

De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig worden op 0 g CO<sub>2</sub>/km gesteld.

De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een werkvoertuig zijn het gemiddelde van de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km gerapporteerd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956.

Tabel 2

**Weegfactoren van missieprofielen ( $W_{sg,mp}$ )**

Subgroep voertuigen ( $sg$ )	Missieprofiel ( <sup>1</sup> ) ( $mp$ )						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Subgroep voertuigen (sg)	Missieprofiel <sup>(1)</sup> (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(<sup>1</sup>) Zie de omschrijvingen van de missieprofielen onderaan deze tabel.

#### Omschrijvingen van de missieprofielen

RDL	Regionale bezorging met lage belasting
RDR	Regionale bezorging met representatieve belasting
LHL	Lange afstand met lage belasting
LHR	Lange afstand met representatieve belasting
UDL	Stadsbezorging met lage belasting
UDR	Stadsbezorging met representatieve belasting
REL	Regionale bezorging (EMS) met lage belasting
RER	Regionale bezorging (EMS) met representatieve belasting
LEL	Lange afstand (EMS) met lage belasting
LER	Lange afstand (EMS) met representatieve belasting

#### 2.2. Gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van allenieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voertuigen voor eenfabrikant

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode worden de gemiddeldespecifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm van alle nieuwezware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen sg als volgt berekend:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

waarbij:

$\sum_v$  de som van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vande fabrikant in de subgroep voertuigen sg,met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

$CO_{2v}$  de specifieke  $CO_2$ -emissies van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig  $v$ , bepaald overeenkomstig punt 2.1;

$V_{sg}$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep voertuigen  $sg$ , met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

$PL_{sg}$  de gemiddelde belasting van voertuigen in de subgroepvoertuigen  $sg$ , zoals bepaald in punt 2.5.

### 2.3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen, bedoeld in artikel 5

#### 2.3.1. Rapporteringsperiode 2019 tot en met 2024

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van 2019 tot en met 2024 wordt de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) als volgt berekend:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ met een minimum van } 0,97$$

waarbij:

$V$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant dat voldoet aan de in artikel 2, lid 1, eerste alinea, vastgelegde kenmerken, met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

$V_{conv}$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant dat voldoet aan de in artikel 2, lid 1, eerste alinea, vastgelegde kenmerken, met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a) en met uitzondering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;

$V_{zlev}$  de som van  $V_{in}$  en  $V_{out}$ ,

waarbij:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$$

met  $\sum_v$  als de som van alle nieuwe emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen die voldoen aan de in artikel 2, lid 1, eerste alinea, bedoelde kenmerken;

$CO_{2v}$  de specifieke  $CO_2$ -emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig  $v$ , bepaald overeenkomstig punt 2.1;

$LET_{sg}$  de lage-emissiedrempel van de subgroep voertuigen  $sg$  waartoe het voertuig  $v$  behoort als gedefinieerd in punt 2.3.3;

$V_{out}$  het totale aantal nieuw geregistreerde emissievrije zware bedrijfsvoertuigen bedoeld in artikel 2, lid 1, tweede alinea, vermenigvuldigd met 2, en met een maximum van 1,5 % van  $V_{conv}$ .

### 2.3.2. Rapporteringsperioden vanaf 2025

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode wordt de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV) als volgt berekend:

$ZLEV = 1 - (y - x)$  tenzij deze som groter is dan 1 of kleiner is dan 0,97; in dat geval wordt de ZLEV factor naargelang het geval op 1 of 0,97 vastgesteld;

waarbij:

$x$  0,02

$y$  de som van  $V_{in}$  en  $V_{out}$ , gedeeld door  $V_{total}$ , waarbij:

$V_{in}$  het totale aantal nieuw geregistreerde emissiearme en emissievrije zware bedrijfsvoertuigen die voldoen aan de in artikel 2, lid 1, eerste alinea, bedoelde kenmerken, waarbij elk voertuig wordt geteld als ZLEV-specifiek in overeenstemming met de onderstaande formule:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

waarbij:

$CO_{2v}$  de specifieke  $CO_2$ -emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig  $v$ , bepaald overeenkomstig punt 2.1;

$LET_{sg}$  de lage-emissiedrempel van de subgroep voertuigen  $sg$  waartoe het voertuig  $v$  behoort als gedefinieerd in punt 2.3.3;

$V_{out}$  het totale aantal nieuw geregistreerde emissievrije zware bedrijfsvoertuigen bedoeld in artikel 2, lid 1, tweede alinea met een maximum van 0,0035 van  $V_{total}$ ;

$V_{total}$  het totale aantal nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in die rapporteringsperiode.

Wanneer  $V_{in}/V_{total}$  lager is dan 0,0075, wordt de ZLEV-factor op 1 vastgesteld.

### 2.3.3. Lage-emissiedrempel

De lage-emissiedrempel  $LET_{sg}$  van de subgroep voertuigen  $sg$  wordt als volgt gedefinieerd:

$$LET_{sg} = (rCO_{2sg} \times PL_{sg}) / 2$$



waarbij:

$rCO2_{sg}$  de gemiddelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies van de subgroep voertuigen  $sg$ , zoals bepaald in punt 3;

$PL_{sg}$  de gemiddelde belasting van voertuigen in de subgroepvoertuigen  $sg$ , zoals bepaald in punt 2.5.

#### 2.4. Aandeel van de fabrikant van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voertuigen

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode wordt het aandeel van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voertuigen  $sg$  ( $share_{sg}$ ) als volgt berekend:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

waarbij:

$V_{sg}$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep voertuigen  $sg$ , met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

$V$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

#### 2.5. Waarden voor de gemiddelde belasting van alle voertuigen in een subgroep

De waarde voor de gemiddelde belasting van een voertuig in de subgroepvoertuigen  $sg$  ( $PL_{sg}$ ) wordt als volgt berekend:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

waarbij:

$\sum mp$  de som van alle missieprofielen  $mp$ ;

$W_{sg,mp}$  de in punt 2.1, tabel 2, gespecificeerde weegfactor van het missieprofiel;

$PL_{sg,mp}$  de waarde voor de belasting die is toegekend aan de voertuigen in de subgroep voertuigen  $sg$  voor het missieprofiel  $mp$ , zoals gespecificeerd in tabel 3.

Tabel 3

Waarden voor de belasting  $PL_{sg,mp}$  (in ton)

Subgroep voertuigen sg	Missieprofiel <sup>(1)</sup> mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

<sup>(1)</sup> Zie omschrijvingen van de missieprofielen in punt 2.1 onder tabel 2.

## 2.6. Weegfactor voor de belasting en de afgelegde afstand

De weegfactor voor de belasting en de afgelegde afstand ( $MPW_{sg}$ ) van een subgroep voertuigen sg is gedefinieerd als het product van de in tabel 4 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand en de in punt 2.5, tabel 3, gespecificeerde waarde voor de belasting per subgroep voertuigen, genormaliseerd naar de respectieve waarde voor subgroep voertuigen 5-LH, en wordt als volgt berekend:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

waarbij:

$AM_{sg}$  de in tabel 4 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand voor de voertuigen in de overeenkomstige subgroep voertuigen;

$AM_{5-LH}$  de voor subgroep voertuigen 5-LH in tabel 4 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand;

$PL_{sg}$  waarde voor de gemiddelde belasting zoals bepaald in punt 2.5;

$PL_{5-LH}$  de waarde voor de gemiddelde belasting voor subgroep voertuigen 5-LH, zoals bepaald in punt 2.5.

Tabel 4  
Jaarlijks afgelegde afstanden

Voertuig-subgroep <i>sg</i>	Jaarlijks afgelegde afstand $AM_{sg}$ (in km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm van een fabrikant, bedoeld in artikel 4

Voor elke fabrikant en elke *rapportingsperiode* worden de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm (CO<sub>2</sub>) als volgt berekend:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

waarbij:

$\sum_{sg}$  de som van alle subgroep voertuigen;

*ZLEV* de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen zoals bepaald in punt 2.3

$share_{sg}$  het aandeel nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroepvoertuigen *sg* zoals bepaald in punt 2.4

$MPW_{sg}$  de weegfactor voor de belasting en de afgelegde afstand zoals bepaald in punt 2.6.

$avgCO_{2sg}$  de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm zoals bepaald in punt 2.2.

3. DE REFERENTIEWAARDEN VAN DE CO<sub>2</sub>-EMISSIES, BEDOELD IN HET TWEDE LID VAN ARTIKEL 1

De referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies ( $rCO_{2sg}$ ) worden voor elke subgroepvoertuigen *sg* op basis van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van alle fabrikanten van de referentieperiode als volgt berekend:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v}/PL)_{sg}}{rV_{sg}}$$

waarbij:

$\sum_v$  de som van alle in de referentieperiode geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 1, tweede alinea;

$CO_{2v}$  de specifieke  $CO_2$ -emissies van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig  $v$ , zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1, indien van toepassing aangepast overeenkomstig bijlage II;

$rV_{sg}$  het in de referentieperiode geregistreerde totale aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen  $sg$ , met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 1, tweede alinea;

$PL_{sg}$  de gemiddelde belasting van voertuigen in de subgroep voertuigen  $sg$ , zoals bepaald in punt 2.5.

#### 4. DE SPECIFIEKE $CO_2$ -EMISSIEDOELSTELLING VAN EEN FABRIKANT, BEDOELD IN ARTIKEL 6

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode, vanaf 1 juli 2025, wordt de specifieke  $CO_2$ -emissiedoelstelling  $T$  als volgt berekend:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

waarbij:

$\sum_{sg}$  de som van alle subgroepen voertuigen;

$share_{sg}$  het aandeel van de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen  $sg$  zoals bepaald in punt 2.4;

$MPW_{sg}$  de weegfactor voor de belasting en de afgelegde afstand zoals bepaald in punt 2.6;

$rf$  de toepasselijke  $CO_2$ -emissiereductiedoelstelling (in %) van toepassing in de specifieke rapporteringsperiode;

$rCO_{2sg}$  de referentiewaarde van de  $CO_2$ -emissie zoals bepaald in punt 3.

#### 5. EMISSIEKREDIETEN EN EMISSIESCHULDEN, BEDOELD IN ARTIKEL 7

##### 5.1. Het $CO_2$ -reductietraject voor emissiekredieten

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van de jaren  $Y$  in het tijdvak vanaf 2019 tot en met 2030, wordt een  $CO_2$ -emissiereductietraject ( $ET_Y$ ) als volgt gedefinieerd:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

waarbij:

$\sum_{sg}$  de som van alle subgroepen voertuigen;

$share_{sg}$  het aandeel van de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen  $sg$  zoals bepaald zoals bepaald in punt 2.4;

$MPW_{sg}$  de weegfactor voor de belasting en de afgelegde afstand zoals bepaald in punt 2.6;

$rCO_{2sg}$  de referentiewaarde van de CO<sub>2</sub>-emissiezoals bepaald in punt 3;

$R-ET_Y$  wordt gedefinieerd als volgt:

voor de rapporteringsperioden van de jaren Y in het tijdvak 2019 tot en met 2025:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

en, voor de rapporteringsperioden van de jaren Y in het tijdvak 2026 tot en met 2030:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

$rf_{2025}$  en  $rf_{2030}$  zijn de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen (in %) die van toepassing zijn voor respectievelijk de rapporteringsperioden voor 2025 en 2030.

## 5.2. Emissiekredieten en emissieschulden in elke rapporteringsperiode

De emissiekredieten ( $cCO_{2Y}$ ) en emissieschulden ( $dCO_{2Y}$ ) worden voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van de jaren Y in het tijdvak 2019 tot en met 2029 als volgt berekend:

Indien  $CO_{2Y} < ET_Y$ :

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ and}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Indien  $CO_{2Y} > T_Y$  voor de jaren 2025 tot en met 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ and}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

In alle andere gevallen worden  $dCO_{2Y}$  en  $cCO_{2Y}$  op 0 gesteld.

waarbij:

$ET_Y$  het overeenkomstig punt 5.1 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissiereductietraject van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$CO_{2Y}$  de overeenkomstig punt 2.7 bepaalde gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$T_Y$  de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$V_Y$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y, met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

## 5.3. Emissieschuldlimiet

De emissieschuldlimiet ( $limCO_2$ ) voor elke fabrikant als volgt gedefinieerd:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

waarbij:

$T_{2025}$  de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke CO<sub>2</sub>-emissiedoelstelling van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar 2025;

$V_{2025}$  het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar 2025, met uitzondering van werkvoertuigen, overeenkomstig artikel 4, eerste alinea, onder a);

#### 5.4. Vóór 2025 verworven emissiekredieten

De in de rapporteringsperiode van 2025 verworven emissiekredieten worden verminderd met een bedrag (*redCO<sub>2</sub>*) dat overeenkomt met de vóór deze rapporteringsperiode verworven emissiekredieten, wat voor elke fabrikant als volgt wordt bepaald:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

waarbij:

*min* het minimum van de twee tussen haakjes vermelde waarden;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  de som van de rapporteringsperiodes van de jaren Y in het tijdvak 2019 tot en met 2024;

$dCO_{2025}$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissieschuld voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025;

$cCO_{2Y}$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissiekredieten in de rapporteringsperiode van jaar Y;

#### 6. OVERTOLLIGE CO<sub>2</sub>-EMISSIES VAN EENFABRIKANT, BEDOELD IN ARTIKEL 8, LID 2

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode vanaf het jaar 2025 wordt de waarde van de overtollige CO<sub>2</sub>-emissies (*exeCO<sub>2Y</sub>*) als volgt berekend wanneer de waarde positief is:

voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

voor de rapporteringsperiodes van de jaren Y in het tijdvak van 2026 tot en met 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

voor de rapporteringsperiode van het jaar 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

voor de rapporteringsperioden van de jaren Y vanaf 2030

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

waarbij:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$  de som van de rapporteringsperioden van de jaren Y in het tijdvak 2019 tot en met 2025;

$\sum_{I=2025}^Y$  de som van de rapporteringsperioden van de jaren I vanaf 2025 tot en met jaar Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$  de som van de rapporteringsperioden van de jaren J vanaf 2025 tot en met het jaar (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$  de som van de rapporteringsperioden van de jaren J in het tijdvak 2025 tot en met 2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$  de som van de rapporteringsperioden van de jaren I in het tijdvak 2025 tot en met 2029;

$dCO2_Y$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissieschulden in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$cCO2_Y$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissiekredieten in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$limCO2$  de overeenkomstig punt 5.3 bepaalde emissieschuldlimiet;

$redCO2$  de overeenkomstig punt 5.4 bepaalde vermindering van emissieschulden in de rapporteringsperiode van 2025.

In alle andere gevallen wordt de waarde voor de overtollige CO<sub>2</sub>-emissies  $exeCO2_Y$  op 0 gesteld.



## BIJLAGE II

## Aanpassingsprocedures

## 1. AANPASSINGSFACTOREN VOOR DE BELASTING, BEDOELD IN ARTIKEL 14, LID 1, ONDER C)

Voor de berekening van de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies worden, onder voorbehoud van artikel 11, lid 2, onder a), de weegfactoren van missieprofielen en de waarden voor belasting gebruikt die van toepassing zijn in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 14, lid 2, onder c), bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en worden de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een zwaar bedrijfsvoertuig *v*, die zijn bepaald voor een in punt 2.1, tabel 2, van bijlage I bedoeld missieprofiel *mp*, als volgt aangepast:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

waarbij:

*sg* = de subgroep voertuigen waartoe het voertuig *v* behoort;

$CO_2(RP)_{v,mp}$  = de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voertuig *v* in g/km, zoals bepaald voor missieprofiel *mp* en gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens voor de referentieperiode;

$PL(RP)_{sg,mp}$  = de waarde van de belasting die is toegekend aan voertuig *v* in de subgroep voertuigen *sg* voor het missieprofiel *mp* in de referentieperiode, overeenkomstig punt 2.5, tabel 3, van bijlage I, voor het vaststellen van de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens voor de rapporteringsperiode;

$PL_{sg,mp}$  = de waarde van de belasting die is toegekend aan voertuigen in de subgroep voertuigen *sg* voor het missieprofiel *mp* in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 14, lid 1, bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig punt 2.5, tabel 3, van bijlage I;

$PL_{a,sg,mp}$  = de in tabel 5 gedefinieerde aanpassingsfactor voor de belasting.

Tabel 5

Aanpassingsfactoren voor de belasting  $PL_{a,sg,mp}$ 

$PL_{a,sg,mp}$ (in 1/ton)		Missieprofielen <i>mp</i> <sup>(1)</sup>				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Voertuig-sub-groepen ( <i>sg</i> )	4-UD	0,026	n.v.t.	0,015	n.v.t.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

<sup>(1)</sup> Zie omschrijvingen van de missieprofielen in punt 2.1 van bijlage I.

## 2. AANPASSINGSFACTOREN, BEDOELD IN ARTIKEL 11, LID 2, ONDER B)

Voor de berekening van de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies worden, onder voorbehoud van artikel 11, lid 2, onder b), de weegfactoren van missieprofielen en de waarden voor belasting gebruikt die van toepassing zijn in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 14, lid 2, onder c), bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en worden de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een zwaar bedrijfsvoertuig *v*, die zijn bepaald voor een in punt 2.1 van bijlage I bedoeld missieprofiel *mp*, als volgt aangepast:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times \left( \sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp} \right) / \left( \sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp} \right)$$

waarbij

$\sum_r$  = de som van alle representatieve voertuigen *r* voor de subgroep voertuigen *sg*;

*sg* = de subgroep voertuigen waartoe het voertuig *v* behoort;

$s_{r,sg}$  = de statistische weegfactor van representatief voertuig *r* in de subgroep voertuigen *sg*;

$CO_2(RP)_{v,mp}$  = de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voertuig *v* in g/km, zoals bepaald voor missieprofiel *mp* en gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens voor de referentieperiode;

$CO_2(RP)_{r,mp}$  = de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van representatief voertuig *r* in g/km, zoals bepaald voor missieprofiel *mp* overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, in de referentieperiode waarin de  $CO_2(RP)_{v,mp}$  zijn vastgesteld;

$CO_{2r,mp}$  = de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van representatief voertuig *r*, zoals bepaald voor missieprofiel *mp* overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 14, lid 2, van deze Verordening bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

Het representatief voertuig wordt bepaald overeenkomstig de in artikel 14, lid 3, van deze Verordening bedoelde methode.