



Brussel, 3.7.2018
COM(2018) 284 final/2

2018/0143 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2018) 284 final of 17.05.2018

Concerns all language versions.

Correction of minor non-substantial errors in the act and its annexes.

The text shall read as follows:

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doelstelling van het voorstel

In het kader van de Overeenkomst van Parijs heeft de Europese Unie (EU) zich ertoe verbonden de klimaatverandering te voorkomen door de algemene temperatuurstijging te beperken tot ruim onder de 2 °C. Het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen is een noodzakelijke voorwaarde om deze verbintenis na te komen.

Een van de doelstellingen van het klimaat- en energiekader 2030 van de EU is het verminderen van ten minste 40 % van binnenlandse uitstoot van broeikasgassen ten opzichte van 1990. Alle sectoren zullen hun bijdrage moeten leveren om dit ambitieniveau te bereiken en de kosten en ernstige gevolgen van de klimaatverandering te vermijden.

De wegvervoersector is van cruciaal belang om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de EU-economie koolstofvrij te maken. Lichte voertuigen – personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) – leveren reeds hun bijdrage aan het verminderen van de uitstoot, en in 2017 is wetgeving voorgesteld¹ zodat zij dat ook na 2020 blijven doen.

Vrachtovervoer over de weg is van essentieel belang voor de ontwikkeling van handel op het Europese continent. Vrachtauto's vervoeren ongeveer 70 % van het over land vervoerde vrachtovervoer en verlenen op die manier ook belangrijke openbare diensten. De vracht- en personenvervoersector bestaat grotendeels uit kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), met meer dan 600 000 ondernemingen in de EU die aan bijna 3 miljoen mensen werk bieden. Daarnaast zijn nog eens 3,5 miljoen mensen werkzaam in de productie, reparatie, verkoop, leasing en verzekering van vrachtauto's.

Hoewel de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen, d.w.z. vrachtauto's, bussen en touringcars, ongeveer 6 % van de totale emissies in de EU en 25 % van de CO₂-emissies van het wegvervoer in de EU veroorzaken, zijn die tot op heden nog niet gereguleerd op EU-niveau. Dit leidt tot drie grote problemen.

Ten eerste wordt verwacht dat de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen in de periode 2010-2030 wegens toenemende vervoersactiviteiten met 9 % zullen stijgen indien er geen verdere maatregelen worden genomen. Zoals in de effectbeoordeling² bij de CO₂-emissienormen voor lichte voertuigen na 2020 wordt aangetoond, zijn aanvullende maatregelen in de wegvervoersector nodig om de in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen vastgestelde nationale doelstellingen voor 2030 te verwezenlijken.

Ten tweede lopen vervoerondernemers en hun klanten op dit moment mogelijke brandstofbesparingen en lagere brandstofrekeningen mis. Hoewel kostenefficiënte technologieën voor de vermindering van emissies eenvoudig beschikbaar zijn, worden die op de markt voor zware bedrijfsvoertuigen niet breed toegepast. Dit is ten nadele van vervoerondernemers, vooral kmo's of micro-ondernemingen, die te maken kunnen krijgen met brandstofkosten die meer dan een kwart van hun totale bedrijfskosten bedragen.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 definitief.

Ten derde krijgen fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen in de EU te maken met een toenemende wereldwijde concurrentiedruk, aangezien de Verenigde Staten, Canada, Japan en China reeds regulerende maatregelen hebben uitgevoerd om de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verminderen. Om zijn technologische voortrekkersrol op het gebied van efficiënt brandstofverbruik te behouden, zal de automobielsector in de EU gelijke tred moeten houden met de technologische vernieuwingen op deze markten.

Er zijn een aantal verschillende EU-wetten die relevant zijn voor het koolstofvrij maken van wegvervoer waarin bovengenoemde problemen tot op zekere hoogte worden aangepakt. Het betreft hier instrumenten op het gebied van vraag en aanbod, alsook economische en machtigingsinstrumenten. Deze maatregelen zijn echter niet toereikend om de belangrijkste marktbelemmeringen die de introductie van brandstofefficiënte technologieën in de weg staan, aan te pakken.

In het voorstel voor prestatienormen voor CO₂-emissie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen is een aanvullende maatregel aan de aanbodzijde op EU-niveau opgenomen om deze marktbelemmeringen aan te pakken, waarin de onderstaande doelstellingen centraal staan:

- het verminderen van CO₂-emissies van de sector van de zware bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de voorschriften van het klimaatbeleid van de EU en de Overeenkomst van Parijs, en tegelijkertijd het verminderen van de luchtverontreiniging, met name in steden;
 - het vergemakkelijken van een verlaging van de bedrijfskosten voor vervoerondernemers, waarvan de meeste kmo's zijn, en meer algemeen van de vervoerskosten voor consumentenafhankelijk van een doorberekening van brandstofbesparingen;
 - het handhaven van de technologische en innovatieve voortrekkersrol van fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen en leveranciers van onderdelen in de EU.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel maakt deel uit van het derde mobiliteitspakket. Hiermee wordt voldaan aan de in de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit van 2016 aangegeven verbintenis, die onder andere de volgende doelstellingen bevat: het verminderen van de broeikasgasemissies van het wegvervoer in 2050 met ten minste 60 % ten opzichte van 1990 en het vaststellen van CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen.

Het voorstel is gebaseerd op en vormt een aanvulling op andere bestaande EU-beleidsmaatregelen inzake mobiliteit die betrekking hebben op het regelgevingskader in de sector van de zware bedrijfsvoertuigen en emissiearme mobiliteit in die sector stimuleren, zoals de certificeringsverordening³, de verordening inzake monitoring en rapportering⁴, het EU-typegoedkeuringssysteem, de Eurovignet-richtlijn⁵, de richtlijn inzake brandstofkwaliteit⁶, de richtlijn inzake schone voertuigen⁷, de richtlijn inzake maximaal toegestaan gewicht en

³ Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie betreffende de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

⁴ COM(2017) 279 final.

⁵ Richtlijn 2011/76/EU.

⁶ Richtlijn 2009/30/EG.

⁷ Richtlijn 2009/33/EG.

afmetingen⁸ en de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁹.

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

Dit voorstel draagt bij tot de transitie naar een koolstofarme, veilige en concurrerende economie en tot het verwezenlijken van de in de strategie voor een energie-unie¹⁰ opgenomen doelstelling om de emissies met ten minste 40 % te verminderen. Daarnaast helpt het de lidstaten de in de verordening inzake de verdeling van de inspanningen¹¹ vastgestelde nationale emissiereductiedoelen te verwezenlijken.

Tot slot is het voorstel ook in overeenstemming met de wereldwijde verbintenis van de Unie betreffende het behalen van de ambitieuze klimaatdoelstellingen krachtens de op de 21^e VN-Conferentie van de Partijen (COP21) in Parijs gesloten klimaatovereenkomst.

Door het aanpakken van de kwesties die verband houden met de technologische en innovatieve voortrekkersrol van de automobiellindustrie in de EU, is het voorstel in overeenstemming met de hernieuwde strategie voor het industriebeleid¹², waarin wordt benadrukt dat een moderne en concurrerende automobiellindustrie essentieel is voor de economie van de EU. Bovendien draagt het voorstel ook bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie inzake het creëren van banen en groei, doordat de uitrol van nieuwe brandstofbesparende technologieën wordt gestimuleerd.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

In de artikelen 191 tot en met 193 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zijn de bevoegdheden van de EU op het gebied van klimaatverandering gespecificeerd. Zij vormen met name de rechtsgrondslag voor handelingen inzake het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen.

De EU is al eerder actief geweest op het gebied van CO₂-emissies van voertuigen, toen zij Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 heeft vastgesteld, waarin beperkingen van CO₂-emissies van auto's en bestelwagens zijn opgenomen. De Commissie heeft tevens een voorstel voor een Verordening betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld. Deze verordeningen waren gebaseerd op de milieubepalingen in het Verdrag, meer bepaald op artikel 192 VWEU.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Noodzaak van EU-optreden

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem en tegelijkertijd een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten. Vrachtvervoer over de weg heeft ook een grensoverschrijdende dimensie met het oog op de specifieke dienst die het verleent. Goederenvervoer vindt niet alleen binnen de grenzen van een land maar ook tussen de

⁸ Richtlijn 2015/719/EU.

⁹ Richtlijn 2014/94/EU.

¹⁰ COM(2015) 80 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

lidstaten plaats, en zware bedrijfsvoertuigen kunnen tussen de EU-lidstaten worden verhandeld.

Bijgevolg is EU-actie gerechtvaardigd, gelet op zowel de grensoverschrijdende gevolgen van klimaatverandering als de noodzaak om de eengemaakte markten voor vrachtvervoersdiensten en zware bedrijfsvoertuigen te beschermen.

Zonder optreden op EU-niveau zou de vermindering van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen van initiatieven van de lidstaten afhankelijk zijn. Momenteel hebben veel lidstaten echter een fiscale voorkeursbehandeling voor de in de sector van de zware bedrijfsvoertuigen verbruikte brandstof, en er zijn weinig tekenen die erop wijzen dat dit in de toekomst verandert. De huidige brandstofbelastingen hebben niet geleid tot de noodzakelijke toename van efficiënt brandstofverbruik.

Daarnaast is het aan de lidstaten om een dergelijke beslissing te nemen en is het onwaarschijnlijk dat alle lidstaten tegelijkertijd hun brandstofbelastingen zodanig zullen verhogen dat dit tot een significante verbetering van efficiënt brandstofverbruik leidt. Bovendien is unanimititeit vereist voor beslissingen inzake het belastingbeleid van de EU, waardoor dit beleidsdomein moeilijk te harmoniseren is.

Om deze redenen kan de mogelijke verhoging van brandstofbelastingen het vaststellen van CO₂-emissienormen slechts aanvullen, maar niet vervangen.

Indien actie aan de lidstaten zou worden overgelaten, zouden er bovendien verschillende nationale regelingen kunnen worden vastgesteld, bijvoorbeeld afhankelijk van de krachtens de verordening inzake de verdeling van de inspanningen vastgestelde doelen. Mocht dit gebeuren dan zou dit leiden tot verschillende ambitieniveaus en ontwerpparameters waarvoor een breed scala aan technologische opties nodig zijn, waardoor schaalvoordelen zouden afnemen en de eengemaakte markt zou fragmenteren.

Aangezien de fabrikanten in verschillende lidstaten verschillende aandelen van de markt voor voertuigen bezitten, zouden de verscheidene nationale wetgevingen voor iedereen verschillende gevolgen hebben, wat mogelijk tot concurrentievervalsingen kan leiden.

Derhalve is een gecoördineerd en aanvullend optreden op Europees niveau noodzakelijk.

Toegevoegde waarde van het optreden van de EU

Met het oog op de bestaande eengemaakte markt voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen is het waarborgen van geharmoniseerde actie en het vaststellen van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen op EU-niveau het meest kostenefficiënt. Zelfs al zouden alle lidstaten afzonderlijk voorschriften voor CO₂-emissies van nieuwe voertuigen vaststellen, zou een slechte coördinatie tussen de landen kunnen leiden tot nalevingskosten voor fabrikanten en zou het wegens de fragmentering van de Europese markt minder aantrekkelijk worden om zware bedrijfsvoertuigen met een efficiënt brandstofverbruik te ontwerpen.

De bijkomende kosten die door het gebrek aan gemeenschappelijke normen en gemeenschappelijke technische oplossingen of voertuigconfiguraties zouden ontstaan, zouden zowel door leveranciers van onderdelen als voertuigfabrikanten worden gemaakt. Die zouden uiteindelijk echter aan de consumenten worden doorberekend, die met hogere voertuigkosten te maken zouden krijgen.

De automobielenindustrie heeft zoveel mogelijk regelgevingszekerheid nodig wil zij de grote kapitaalinvesteringen realiseren die noodzakelijk zijn voor een optimaal brandstofverbruik van nieuwe voertuigen, en dit geldt des te meer voor een omslag naar alternatieve aandrijfmotoren. Geharmoniseerde normen op het niveau van de Unie bieden deze zekerheid

over een lange planningsperiode en zouden op het niveau van de lidstaten niet met dezelfde doeltreffendheid en zekerheid kunnen worden uitgevoerd.

- **Evenredigheid**

De in dit voorstel vervatte beleidskeuzes pogen de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te reguleren. Het voorstel is uitsluitend gericht op hetgeen noodzakelijk is om de vastgestelde doelstellingen te verwezenlijken.

Daarop gelet voldoet het voorstel ook aan het evenredigheidsbeginsel. In het voorstel zijn emissienormen op een kostenefficiënte manier vastgesteld om de vereiste CO₂-emissiereducties voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te bereiken overeenkomstig het klimaat- en energiekader 2030 van de EU, en tegelijkertijd te zorgen voor een eerlijke verdeling van de inspanningen onder de fabrikanten.

In hoofdstuk 7 van de effectbeoordeling bij dit voorstel wordt gekeken naar de evenredigheidsaspecten van elke beschreven beleidskeuze.

- **Keuze van het instrument**

Een verordening wordt als het meest geschikte rechtsinstrument beschouwd omdat deze de nodige garanties biedt voor de naleving van de CO₂-emissienormen door de fabrikanten, en omdat een omzetting ervan in de wetgeving van de lidstaten niet is vereist. De EU-doelstelling geldt voor de Unie als geheel. Het is dan ook noodzakelijk ervoor te zorgen dat een uniforme aanpak in alle lidstaten wordt gevolgd. Bovendien is een geharmoniseerde aanpak noodzakelijk om concurrentievervalsingen en risico's op fragmentering van de interne markt te voorkomen, zoals hierboven is uitgelegd.

Deze keuze is tevens in overeenstemming met de in Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 vastgestelde CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen.

3. RESULTATEN VAN EVALUATIES ACHTERAF, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Gezien de afwezigheid van EU-wetgeving tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen, kon een evaluatie niet worden uitgevoerd.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie verzocht belanghebbenden om feedback door middel van:

- a) een openbare raadpleging op internet (20 november 2017 tot 29 januari 2018);
- b) een workshop voor belanghebbenden (16 januari 2018);
- c) bijeenkomsten met relevante brancheorganisaties die voertuigfabrikanten en leveranciers van onderdelen, materiaal en brandstof vertegenwoordigen;
- d) bijeenkomsten met bevoegde instanties uit de lidstaten, voertuigfabrikanten, leveranciers, sociale partners en ngo's;
- e) door belanghebbenden en lidstaten ingediende standpuntnota's.

Bijlage 2 bij de effectbeoordeling bij dit voorstel bevat een overzicht van de raadpleging van belanghebbenden.

De belangrijkste bevindingen van de raadpleging van belanghebbenden kunnen als volgt worden samengevat.

Wanneer de belanghebbenden werd gevraagd aan welke optie zij, gerangschikt naar belangrijkheid, de voorkeur gaven om CO₂-emissie van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te verminderen en bij te dragen tot de energie- en klimaatdoelstellingen voor 2030, gaven alle belanghebbenden de voorkeur aan wetgeving voor het vaststellen van CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen op EU-niveau.

Hoewel alle maatschappelijke organisaties de voorkeur gaven aan bindende CO₂-emissiereductiedoelstellingen op EU-niveau, gaven sommige fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen en hun organisaties echter de voorkeur aan andere maatregelen via een brede aanpak, waaronder wetgeving waarin een CO₂-etiketteringsregeling op EU-niveau wordt vastgesteld, de opname van de vervoersector in het EU-emissiehandelssysteem, andere stimulansen zoals brandstofbelastingen op nationaal niveau of rekeningrijden op basis van CO₂.

Hoewel het vaststellen van CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen voor de fabrikanten niet de voorkeursoptie was, hebben ze voorgesteld om de CO₂-emissiedoelstellingen voor zowel 2025 als 2030 in het ondersegment van de in de effectbeoordeling overwogen opties vast te stellen, en hebben ze verzocht om een toetsing van de doelstelling voor 2030 in het begin van de jaren 2020.

Niet-gouvernementele milieuorganisaties spraken hun steun uit voor een enkele CO₂-doelstelling die vanaf 2025 geldt, op een niveau dat overeenkomt met het bovensegment van de overwogen opties, en stelden tegelijkertijd voor om de doelstelling voor 2030 in een latere fase vast te stellen.

Wat stimulansen voor emissievrije en emissiearme voertuigen betreft, gaven de fabrikanten de voorkeur aan een superkredietregeling waarbij deze voertuigen meerdere keren worden geteld om de specifieke CO₂-doelstelling voor de fabrikant te verwezenlijken. Niet-gouvernementele milieuorganisaties waren voorstanders van hetzij een mandaat dat fabrikanten verplicht een minimumaantal emissievrije en emissiearme voertuigen te registreren, hetzij een flexibel mandaat waardoor de CO₂-doelstelling van een fabrikant wordt versoepeld wanneer het aantal emissievrije en emissiearme voertuigen boven een benchmark ligt.

Alle belanghebbenden spraken hun steun uit voor een kostenefficiënte uitvoering, waarbij fabrikanten de voorkeur gaven aan de grootst mogelijke flexibiliteit en ngo's enkel hun steun uitspraken voor een handelssysteem. De meeste belanghebbenden spraken hun steun uit voor het instellen van een procedure voor de beoordeling van de mate waarin de gecertificeerde CO₂-emissies representatief zijn voor werkelijke emissies.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Voor de kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten van de beleidsopties steunt de effectbeoordeling op een reeks modellen en een specifieke reeks kostencurves die een breed scala aan technologieën voor het verminderen van CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen omvatten.

Deze kostencurves, die aantonen wat het CO₂-reductiepotentieel van de meer dan 50 technologieën is en tegen welke kosten, zijn ontwikkeld in het kader van een door

contractanten van de Commissie uitgevoerde studie¹³ en door het JRC verrichte werkzaamheden¹⁴.

Het PRIMES-TREMOVE-model wordt gebruikt om de evolutie van de wegvervoersector voor verschillende scenario's te voorspellen. De Commissie heeft dit model consequent gebruikt voor haar klimaat-, energie- en vervoersinitiatieven. Daarnaast werd het door DG JRC ontwikkelde DIONE-model gebruikt voor de kostenanalyse en werd het macro-economische model EXIOMOD gebruikt om de effecten op het bbp en de sectorale omzet te meten.

Met name met betrekking tot onderstaande kwesties werd aanvullende informatie verzameld via ondersteunende onderzoeken waarvoor externe contractanten waren ingehuurd en waarbij ook het JRC betrokken was:

- elementen die mogelijk een invloed hebben op het concurrentievermogen van de industrie en de werkgelegenheid;
- de effecten van verschillende benaderingen van regelgeving, regulerende metrieke stelsels en mogelijke ontwerpelementen (modaliteiten);
- de effecten op broeikasgas- en verontreinigende emissies.

Hoofdstuk 6 van en bijlage 4 bij de effectbeoordeling bevatten informatie over de gebruikte gegevens en analytische modellen.

- **Effectbeoordeling**

De effectbeoordeling bij dit voorstel is overeenkomstig de toepasselijke richtsnoeren voor betere regelgeving voorbereid en ontwikkeld. De Raad voor regelgevingstoetsing heeft op 4 april 2018 een negatief advies uitgebracht op een eerste ontwerpversie.

De door die raad aanbevolen verbeteringen zijn in een herziene ontwerpversie opgenomen. Deze betreffen onderstaande belangrijke onderdelen: 1) verduidelijkingen en uitbreiding van de analyse van marktfalen, met name met betrekking tot marktinformatieasymmetrieën; 2) verder onderzoek, betere presentatie van en toelichting op de direct beschikbare en toekomstige technologieën, alsook de daarmee verband houdende onzekerheden – onder andere door overzichtstabel van de technologieën op te nemen; 3) een betere presentatie van de eerdere en toekomstige strategieën van de Commissie om CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tegen 2030 te verminderen; 4) meer informatie over de uitgangspunten die aan de berekeningen van de verwachte besparingen ten grondslag liggen.

Een tweede versie van de ontwerpversie van de effectbeoordeling kreeg op 19 april 2018 een positief advies van de Raad voor regelgevingstoetsing. De definitieve versie bevat verdere verbeteringen die de Raad voor regelgevingstoetsing in haar definitieve versie heeft aanbevolen: 1) nadere informatie over het belang van eerdere werkzaamheden inzake meting, certificering, monitoring en rapportering voor de regulering van CO₂-emissies in de sector van de zware bedrijfsvoertuigen; 2) een betere uitleg van de inertie in de ontwikkeling van nieuwe brandstofbesparende technologieën en hoe onzekerheden op de vervoersmarkt ertoe leiden dat ondernemers onvoldoende in brandstofbesparende technologieën investeren.

¹³ "Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂", studie voor de Commissie door TNO, TUG, CE Delft en ICCT, verslag te publiceren.

¹⁴ "Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model", JRC, te publiceren.

Beleidsopties

De in de effectbeoordeling overwogen beleidsopties zijn in vijf belangrijke onderdelen onderverdeeld, die tot doel hebben de gesignaleerde problemen aan te pakken en de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

1) CO₂-emissiedoelstellingen voor het EU-wagenpark (toepassingsgebied, metriek stelsel, meeteenheid, niveau, tijdsplanning)

Voor het vaststellen van CO₂-emissiedoelstellingen voor het EU-wagenpark werd met de volgende elementen rekening gehouden: toepassingsgebied, metriek stelsel, meeteenheid, niveau, tijdsplanning.

Wat het toepassingsgebied van het voorstel betreft, waren de overwogen opties om hetzij de vier belangrijkste groepen voertuigen die vanaf 1 januari 2019 onder de certificeringsverordening vallen, hetzij enkel de grootste groep onder het toepassingsgebied te laten vallen; in beide gevallen worden CO₂-normen voor volledige voertuigen gebruikt. Een derde onderzochte optie was de toevoeging van CO₂-normen voor alleen motoren.

De voorkeur gaat uit naar de optie om het toepassingsgebied voor de vier groepen voertuigen met de hoogste CO₂-emissioniveaus te laten gelden en CO₂-normen voor volledige voertuigen toe te passen. Dat zal zorgen voor maximale doeltreffendheid wat betreft milieuvoordelen en toegevoegde waarde.

Wat het metrieke stelsel voor de doelstellingen betreft, zijn de overwogen opties een "van tank tot wiel" of een "van bron tot wiel"-benadering. Ten aanzien van de meeteenheden voor de formulering van de doelstellingen zijn drie opties in aanmerking genomen die allemaal in verschillende mate de gebruikswaarde van zware bedrijfsvoertuigen vastleggen.

De optie die de voorkeur heeft is de "van tank tot wiel"-benadering met doelstellingen geformuleerd in g CO₂/tkm. Dit zorgt voor consistentie met bestaande regelgevingspraktijken, waardoor dubbele regelgeving wordt vermeden en de verdeling van verantwoordelijkheden tussen fabrikanten en brandstofleveranciers duidelijk wordt. De meeteenheid houdt ten volle rekening met de gebruikswaarde van de onder het toepassingsgebied vallende vrachtauto's.

Een breed scala aan opties voor doelstellingen en verschillende tijdsplanningen werd beoordeeld, die de standpunten van de belanghebbenden weergaven.

Gezien de uitgevoerde analyse gaat de voorkeur uit naar de optie om vanaf 2025 bindende CO₂-doelstellingen vast te stellen om emissies ten opzichte van 2019 te verminderen aan de hand van de uitrol van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën. Voor 2030 zijn er meer onzekerheden over de opname van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn. Daarom gaat de voorkeur uit naar de optie om voor 2030 enkel een streefdoel vast te stellen. Derhalve moet in 2022 een vroegtijdige beoordeling worden uitgevoerd teneinde: i) de verplichte doelstelling ook voor 2030 vast te stellen; ii) de modaliteiten voor de uitvoering te beoordelen; iii) het toepassingsgebied te herzien zodat dat ook voor kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens geldt.

Een dergelijke benadering zal zorgen voor een duidelijk en vroegtijdig signaal voor investeringen op grond van de verwachtingen op de middellange termijn en zal de lidstaten helpen de in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen vastgestelde doelstellingen te verwezenlijken.

2) Verdeling van de doelstelling voor het volledige EU-wagenpark over groepen voertuigen en fabrikanten

Hoewel de CO₂-doelstelling voor het gehele EU-wagenpark het algemene ambitieniveau van het beleid bepaalt, moet voor de praktische toepassing van de verdeling ervan over de verschillende groepen voertuigen rekening worden gehouden met de samenstelling van het wagenpark van de fabrikanten. Op het niveau van de fabrikant zal moeten worden aangetoond of de doelstelling wordt nageleefd. Enkele overwogen verdelingsopties zijn afzonderlijke doelstellingen per subgroep binnen de zware bedrijfsvoertuigen, of een enkele doelstelling per fabrikant die als het gewogen gemiddelde van de doelstellingen voor alle subgroepen wordt berekend en waarbij rekening wordt gehouden met het aantal voertuigen in elke subgroep en hun gebruikswaarde.

De voorkeur gaat uit naar de laatstgenoemde optie. Deze optie scoort het best op het gebied van efficiëntie en evenredigheid. Ze voorziet in flexibiliteit doordat voertuigen die in bepaalde subgroepen onderpresteren met voertuigen die in andere subgroepen overpresteren kunnen worden gesaldeerd.

3) Stimulansen voor emissievrije en emissiearme voertuigen

In de effectbeoordeling zijn vier soorten specifieke stimulansen voor emissievrij en emissiearme voertuigen in aanmerking genomen. Deze waren onder andere superkredieten, een one- en two-way-kredietsysteem gelinkt aan de doelstellingen en een mandaat.

Daarnaast werd een variant beoordeeld die een grotere stimulans voor emissievrije en emissiearme voertuigen biedt door ook andere zware bedrijfsvoertuigen, zoals bussen en kleine vrachtauto's, die oorspronkelijk niet onderhevig zouden zijn aan de CO₂-doelstellingen, onder het toepassingsgebied te laten vallen.

De voorkeur gaat uit naar de optie om een stimulans voor emissievrije en emissiearme voertuigen vast te stellen in de vorm van superkredieten met voldoende waarborgen om een afzwakking van de CO₂-doelstellingen te voorkomen. Gezien de specifieke stand van zaken in de ontwikkeling en de uitrol van de emissievrije en emissiearme technologieën in de sector van de zware bedrijfsvoertuigen, is dit de meest doeltreffende optie.

4) Elementen voor een kostenefficiënte uitvoering

Verschillende elementen die ruimte laten voor een kostenefficiënte uitvoering zijn beoordeeld. Deze omvatten 1) vrijstellingen voor werkvoertuigen, zoals bouwvoertuigen en vuilniswagens, 2) gemeenschappelijk gebruik, 3) handel en 4) opsparen en lenen.

Gezien het beperkte potentieel van kostenefficiënte CO₂-emissiereductie voor werkvoertuigen doordat ze in vergelijking met andere zware bedrijfsvoertuigen minder afstand afleggen en minder laadvermogen hebben, gaat de voorkeur uit naar de optie om deze voertuigen van de CO₂-emissiereductiedoelstellingen vrij te stellen.

Wat flexibiliteit betreft, gaat de voorkeur uit naar de optie die voorziet in het opsparen en lenen van CO₂-kredieten over verschillende nalevingsjaren heen, met inbegrip van de noodzakelijke waarborgen om de milieudoeltreffendheid van de wetgeving te garanderen. Dit is de meest doeltreffende en minst marktversturende optie.

5) Kwesties met betrekking tot governance

De doeltreffendheid van de CO₂-doelstellingen voor het verminderen van werkelijke emissies hangt enerzijds af van de representativiteit van de resultaten van het simulatie-instrument VECTO met betrekking tot de gemiddelde reële rijomstandigheden en anderzijds van de mate waarin de in de handel gebrachte zware bedrijfsvoertuigen in overeenstemming zijn met de bij

de typegoedkeuring geteste referentievoertuigen. De overwogen opties hebben betrekking op werkelijke emissies, markttoezicht en sancties.

De voorkeursopties luiden als volgt:

- a) Het verplicht stellen van de verzameling, bekendmaking en toetsing van door fabrikanten gerapporteerde gegevens over werkelijk brandstofverbruik, op basis van verplichte genormaliseerde totaalverbruikmeters.
- b) Het invoeren van conformiteitstesten tijdens het gebruik, het verplicht stellen van het rapporteren van afwijkingen en de invoering van een correctiemechanisme.
- c) Het opleggen van boetes in geval van niet-naleving van de CO₂-doelstellingen.

Deze opties zullen de doeltreffendheid, efficiëntie en toegevoegde waarde van de wetgeving verhogen.

Verwijzing naar de samenvatting van de effectbeoordeling: SWD (2018) 186.

Verwijzing naar het advies van de Raad voor regelgevingstoetsing: SWD (2018) 233.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

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

In de effectbeoordeling is ook onderzocht hoe de wetgeving kan worden vereenvoudigd en onnodige administratieve kosten kunnen worden beperkt.

Vrijstellingen van de CO₂-emissienormen zijn voorzien voor werkvoertuigen.

Daarnaast bevat het voorstel verschillende elementen voor een kostenefficiënte uitvoering, zoals opsparen en lenen, wat de nalevingskosten voor de fabrikanten beperkt.

De uitvoering van het voorgestelde superkredietstelsel voor emissievrije en emissiearme voertuigen brengen geen bijkomende administratieve lasten met zich mee, aangezien hier geen bijkomende rapportering vereist is.

De effecten van de opties inzake governance met betrekking tot administratieve lasten zullen afhankelijk zijn van de concrete uitvoeringsmaatregelen.

Het initiatief zelf brengt geen bijkomende administratieve kosten voor typegoedkeuringsinstanties met zich mee. De kosten met betrekking tot certificering en de monitoring en rapportering van gegevens over CO₂-emissies zijn in het kader van die voorstellen in aanmerking genomen.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De uitvoering van de voorgestelde verordening zal slechts in zeer beperkte mate gevolgen hebben voor de begroting (meer informatie in bijgaand financieel memorandum).

5. OVERIGE ONDERDELEN

• **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en rapportering**

Het voorstel is gebaseerd op de certificeringsverordening¹⁵ en de verordening betreffende monitoring en rapportering¹⁶.

Voor de toepassing van het laatstgenoemde zal het Europees Milieuagentschap (European Environment Agency, EEA) de registratiegegevens van de nationale instanties combineren met de monitoringgegevens van de fabrikanten en per fabrikant en groep voertuigen jaarlijkse monitoringgegevens bekendmaken voor elk gecertificeerd nieuw in de EU ingeschreven voertuig.

Daarnaast wordt in deze effectbeoordeling de mogelijkheid geopperd de voorgestelde Verordening betreffende de monitoring en rapportering van CO₂-emissiegegevens van zware bedrijfsvoertuigen aan te vullen met onderstaande twee bijkomende controlemaatregelen:

- de verzameling, bekendmaking en monitoring van door fabrikanten gerapporteerde gegevens van werkelijk brandstofverbruik, afkomstig van verplichte totaalverbruikmeters;
- de invoering van conformiteitstesten tijdens het gebruik en de verplichting om afwijkingen van typegoedkeuringswaarden te rapporteren, in combinatie met een correctiemechanisme.

Deze aanvullende controlemaatregelen zouden het monitoringproces versterken en de doeltreffendheid van het voorgestelde wetgevingsinitiatief waarborgen.

• **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 – Onderwerp

In dit artikel is de doelstelling van deze verordening omschreven, namelijk door middel van emissiereducties in de wegvervoersector bijdragen tot het realiseren van de CO₂-emissiereducties die als onderdeel van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen zijn vereist. Hier worden tevens relatieve reductiedoelstellingen vastgesteld die door het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in de periode 2025-2029 moeten worden verwezenlijkt. Er wordt een streefdoel voor 2030 opgenomen dat op grond van een beoordeling in 2022 moet worden vastgesteld.

De doelstellingen zijn vastgesteld als een relatieve vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van de in het referentiejaar 2019 ingeschreven voertuigen; in dat jaar zullen voor het eerst officieel gecontroleerde CO₂-emissies beschikbaar zijn. De doelstellingen zijn toegekend aan elke in punt 1 van bijlage I bepaalde subgroep voertuigen. Werkvoertuigen (bv. vuilniswagens en voor bouwactiviteiten gebruikte vrachtauto's) hebben niet hetzelfde CO₂-reductiepotentieel als voor de levering van goederen gebruikte zware bedrijfsvoertuigen, en zijn derhalve uitgesloten van de berekening van de referentiewaarden van de CO₂-emissies.

De referentiewaarden van de CO₂-emissies zijn bepaald overeenkomstig punt 3 van bijlage I.

¹⁵ Verordening (EU) 2017/2400 betreffende de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

¹⁶ COM(2017) 279 final.

Artikel 2 – Toepassingsgebied

In dit artikel wordt aan de hand van de in typegoedkeuringswetgeving bepaalde relevante categorieën en van de vier groepen voertuigen waarvoor vanaf 2019 gecertificeerde CO₂-emissiegegevens beschikbaar zullen zijn, bepaald welke voertuigen onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Voertuigen die tot de categorieën M2 (bussen) en M3 (touringcars) en categorie N (vrachtauto's) behoren en die buiten de vier bovengenoemde groepen voertuigen vallen, zullen niet aan de CO₂-reductievereisten hoeven te voldoen, maar moeten in aanmerking worden genomen met het oog op de aan emissievrije en emissiearme voertuigen gegeven stimulansen (zie artikel 5).

Bovendien wordt in de bepaling gespecificeerd wanneer voertuigen in de zin van de verordening als "nieuw ingeschreven" worden beschouwd.

Artikel 3 – Definities

In dit artikel zijn de definities vastgesteld die voor deze verordening van toepassing zijn.

Artikel 4 – Gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant

Overeenkomstig dit artikel bepaalt en publiceert de Commissie vanaf 2019 op jaarlijkse basis de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van elke fabrikant. De gegevens waarop de berekening van de gemiddelde emissies zijn gebaseerd, worden door de betrokken fabrikanten gerapporteerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. .../2018. Teneinde rekening te houden met de gebruikswaarde en de specifieke kenmerken van de voertuigen, worden de individuele zware bedrijfsvoertuigen ingedeeld in verschillende subgroepen voertuigen, waar specifieke wegelingen worden toegepast voor de missieprofielen (d.w.z. de gebruikspatronen van het voertuig), de belasting en de jaarlijks afgelegde afstand. Bovendien wordt rekening gehouden met het aantal voertuigen van de fabrikant in elke subgroep. Werkvoertuigen die tot de categorieën N2 en N3 behoren (bv. vuilniswagens en voor bouwactiviteiten gebruikte vrachtauto's) hebben niet hetzelfde CO₂-reductiepotentieel als voor de levering van goederen gebruikte zware bedrijfsvoertuigen, en worden derhalve niet in de berekening van het gemiddelde opgenomen. Punt 2 van bijlage I bevat de formules voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies.

Artikel 5 – Emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen

Om de inzet van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen te stimuleren, worden deze voertuigen meerdere keren geteld om de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant vanaf 2019 te bepalen. Fabrikanten van emissievrije en emissiearme voertuigen komen in aanmerking voor dergelijke "superkredieten" voor elk in de handel gebracht emissievrij of emissiearm voertuig met een verschillende vermenigvuldigingsfactor volgens de CO₂-emissies van het voertuig.

Er is tevens voorzien in een specifieke stimulans voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen uit de categorieën M2 (bussen) en M3 (touringcars), alsook voor bepaalde voertuigen uit categorie N (kleine vrachtauto's), waaronder emissievrije werkvoertuigen. Hoewel deze categorieën de in het kader van deze verordening vastgestelde CO₂-reductievereisten niet hoeven na te leven, worden ze desalniettemin in aanmerking genomen voor het bepalen van de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

Emissiearme zware bedrijfsvoertuigen zijn zware bedrijfsvoertuigen met specifieke emissies die lager liggen dan 350 g CO₂/km, d.w.z. ongeveer minder dan de helft van het gemiddelde van de emissies van het wagenpark.

Om de milieu-integriteit van de doelstellingen te bewaren moet een maximumwaarde gelden voor de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van de fabrikanten via de stimuleringsregeling voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

De formules voor de berekening van de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen zijn opgenomen in punt 2.3 van bijlage I.

Artikel 6 – Specifieke emissiedoelstellingen voor fabrikanten

In dit artikel is voorzien in de berekening van de jaarlijkse specifieke emissiedoelstellingen voor fabrikanten voor het voorgaande kalenderjaar, te beginnen in 2026. De eerste jaarlijkse doelstellingen zullen derhalve voor het kalenderjaar 2025 worden bepaald. In de doelstellingen wordt op dezelfde manier als bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies rekening gehouden met de algemene reductiedoelstellingen voor respectievelijk 2025 en 2030, evenals met de gebruikswaarde en de specifieke kenmerken van verschillende zware bedrijfsvoertuigen. De jaarlijkse specifieke emissiedoelstellingen voor een fabrikant zullen derhalve worden berekend als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep voertuigen bepaalde doelstellingen.

De formules voor de berekening van de specifieke emissiedoelstelling zijn in punt 4 van bijlage I vastgesteld.

Artikel 7 – Emissiekredieten en -schulden

In dit artikel is een mechanisme voor het "opsparen en lenen" vastgesteld, waarmee de fabrikant een mindere prestatie van zijn specifieke emissiedoelstellingen in het ene jaar kan compenseren met een betere prestatie in het andere jaar. Daartoe mag de fabrikant emissiekredieten "opsparen" als zijn emissies lager zijn dan een reductietraject dat lineair is bepaald vanaf de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor 2019 tot aan de doelstellingen voor 2025, en vanaf de doelstellingen voor 2025 tot aan die voor 2030. Er zijn twee verschillende trajecten nodig om er rekening mee te houden dat de daling afhankelijk van de exacte doelstellingen voor 2025 en 2030 kan verschillen. Om vroegtijdige emissiereducties te stimuleren kunnen kredieten al voor de periode 2019-2024 worden verworven, evenals voor de periode 2025-2029. De in de periode 2019-2024 verworven emissiekredieten worden enkel in 2025 in aanmerking genomen om te beoordelen of de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling heeft nageleefd. De in de periode 2019-2024 verworven kredieten kunnen niet worden meegenomen naar het volgende tijdvak. Emissiekredieten mogen ook voor het volgende tijdvak tussen 2025 en 2029 worden verworven en gebruikt. Indien een fabrikant in een van de jaren van het tijdvak 2025 tot en met 2029 zijn doelstelling overschrijdt, kan hem een beperkte emissieschuld worden opgelegd, die uiterlijk in 2029 moet zijn weggewerkt. De totale emissieschuld mag niet meer bedragen dan 5 % van de specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant voor 2025, anders wordt een bijdrage voor overtollige emissies opgelegd overeenkomstig artikel 8.

De emissiekredieten en -schulden zijn elementen die met het oog op de berekeningen worden vastgesteld, maar mogen niet als overdraagbare of aan fiscale maatregelen onderhevige activa worden beschouwd.

In punt 5 van bijlage I zijn de formules voor de berekening van het CO₂-reductietraject en de emissiekredieten en -schulden vastgesteld.

Artikel 8 – Naleving van specifieke emissiedoelstellingen

Wanneer bij een fabrikant overtollige emissies zijn geconstateerd legt de Commissie, rekening houdend met de overeenkomstig artikel 7 verworven emissiekredieten en -schulden, een boete op in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. De boete bedraagt

6 800 euro per g/tkm, wat overeenkomt met 570 euro per g/km op basis van een gemiddelde belasting van 12 ton, aan overtollige emissies, wat de marginale kosten van CO₂-beperkende technologieën weerspiegelt.

Punt 6 van bijlage I bevat de formules voor de berekening van de overtollige emissies. De methodes voor het innen van de bijdragen worden door middel van een uitvoeringshandeling bepaald.

Artikel 9 – Controle van de monitoringgegevens

In dit artikel is een mechanisme vastgesteld dat tot doel heeft een procedure in te voeren voor conformiteitscontroles van de op de typegoedkeuringswetgeving gebaseerde CO₂-emissiewaarden van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik. De typegoedkeuringsinstanties rapporteren elke waargenomen afwijking, die de Commissie in aanmerking zal nemen wanneer zij nagaat of de fabrikanten aan hun doelstellingen voldoen. De Commissie is krachtens deze bepaling gemachtigd om een dergelijke procedure door middel van een uitvoeringshandeling nader uit te werken.

Artikel 10 – Publicatie van gegevens en prestatie van de fabrikant

In dit artikel is vastgesteld welke gegevens de Commissie betreffende de jaarlijkse naleving van de doelstellingen door de fabrikanten publiceert (d.w.z. de jaarlijkse beslissing inzake monitoring).

De Commissie is krachtens dit artikel tevens gemachtigd om de referentiewaarden van de CO₂-emissies van 2019 overeenkomstig welomschreven procedures (vastgesteld in artikel 12 en bijlage II) aan te passen, teneinde aanpassingen weer te geven in de waarden voor de belasting of wijzigingen in de typegoedkeuringsprocedure die een niet te verwaarlozen effect hebben op de voor een zwaar bedrijfsvoertuig bepaalde CO₂-emissies. De aanpassing zal met ingang van het jaar na de vaststelling ervan op de berekening van de specifieke emissiedoelstellingen voor fabrikanten van toepassing zijn.

Artikel 11 – Werkelijke CO₂-emissies en energieverbruik

De Commissie is krachtens dit artikel gemachtigd om de werkelijke representativiteit van de met het VECTO-instrument gesimuleerde CO₂-emissiewaarden te monitoren en te beoordelen, overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie. Daartoe moet de Commissie de bevoegdheid hebben de lidstaten en de fabrikanten te verzoeken werkelijke gegevens te verzamelen en te rapporteren. Deze benadering volgt hetgeen voor lichte voertuigen is voorgesteld en vereist als eerste stap de invoering van verplichte genormaliseerde totaalverbruikmeters in zware bedrijfsvoertuigen.

Artikel 12 – Aanpassing van de bijlagen I en II

Technische vooruitgang en wijzigingen in de typegoedkeuringsprocedures kunnen het niveau van de officiële CO₂-emissiewaarden die voor de onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende zware bedrijfsvoertuigen zijn bepaald, beïnvloeden. Om deze wijzigingen in aanmerking te nemen, is de Commissie krachtens dit artikel gemachtigd om bepaalde in de bijlagen I en II vastgestelde technische parameters aan te passen, waaronder het vaststellen van een methodiek voor het bepalen van een voor elke subgroep voertuigen representatief voertuig aan de hand waarvan die wijzigingen zouden worden beoordeeld. De voorgestelde aanpassingen volgen in de punten 1 en 2 van bijlage II vastgestelde duidelijk omschreven stappen.

Artikel 13 – Evaluatie en rapportering

Krachtens dit artikel moet de Commissie in 2022 een verslag inzake de doeltreffendheid van deze verordening indienen. Het verslag moet handelen over de emissiereductiedoelstelling voor 2030 en over het vaststellen van reductiedoelstellingen voor andere zware bedrijfsvoertuigen die nog niet aan de reductievereisten hoefden te voldoen. Het verslag moet tevens handelen over de doeltreffendheid van de modaliteiten, d.w.z. de stimuleringsregeling voor emissievrije en emissiearme voertuigen en het mechanisme voor "opsparen en lenen", en moet ingaan op de vraag of die modaliteiten na 2030 nog moeten worden gehandhaafd. Het verslag moet zo nodig vergezeld gaan van een voorstel tot wijziging van de verordening.

Artikelen 14 en 15 – Comitéprocedure en delegatie van bevoegdheden

Dit zijn standaardbepalingen inzake de comitéprocedure en de delegatie van bevoegdheden.

Artikel 16 – Wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009

Deze wijziging heeft tot doel een rechtsgrondslag in te voeren in Verordening (EG) nr. 595/2009 (verordening betreffende typegoedkeuring van Euro VI-emissies) opdat de Commissie een procedure kan instellen voor het uitvoeren van conformiteitstesten tijdens het gebruik ter controle van de CO₂-emissie van zware bedrijfsvoertuigen. Deze procedure is van cruciaal belang voor een doeltreffend markttoezicht op het typegoedkeuringsstelsel en de voor de naleving van de doelstellingen gebruikte CO₂-emissiewaarden.

Bijlage I

Bijlage I bevat de technische voorschriften en de formules voor de onderstaande onderdelen:

- toewijzing aan een subgroep voertuigen;
- berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant;
- berekening van de referentiewaarden van de CO₂-emissies;
- berekening van de specifieke emissiedoelstelling voor een fabrikant;
- berekening van het CO₂-reductietraject en de emissiekredieten en –schulden;
- bepaling van de overtollige emissies van een fabrikant.

Bijlage II

Bijlage II omvat de procedures voor de aanpassing van de referentiewaarden van de CO₂-emissies, d.w.z. de aanpassingsfactoren voor de belasting (punt 1) en de methode om wijzigingen in de typegoedkeuringsprocedures in aanmerking te nemen (punt 2).

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

(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 Comité¹⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁸,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Europese strategie voor emissiearme mobiliteit heeft een duidelijke ambitie: tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager zijn dan in 1990 en moet er een duidelijke trend zijn naar een volledig emissievrij vervoer. Tevens moeten de emissies door het vervoer van voor de gezondheid schadelijke luchtverontreinigende stoffen onverwijld drastisch worden verlaagd.
- (2) Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei¹⁹ en november 2017²⁰ twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die invulling geeft aan de strategie voor emissiearme mobiliteit en zorgt voor een vlotte transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.
- (3) Deze verordening maakt deel uit van het derde "Europa in beweging"-pakket, dat invulling geeft aan de hernieuwde strategie voor het industriebeleid van september 2017²¹, en beoogt 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 het pakket wordt beoogd de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker, de Europese industrie concurrerender, Europese banen zekerder, en het mobiliteitssysteem schoner en beter aangepast te maken om het probleem van de

¹⁷ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁹ Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017) 283 final.

²⁰ Invulling geven aan emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt, COM(2017) 675 final.

²¹ Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie — Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final.

klimaatverandering aan te pakken. Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO₂-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.

- (4) Deze verordening biedt, naast de CO₂-emissionormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen²², een duidelijk traject voor CO₂-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 tijdens de zitting van de Raad Milieu op 6 maart 2015 goedgekeurd als de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie krachtens de Overeenkomst van Parijs.
- (5) De Europese Raad schaarde zich in zijn conclusies van oktober 2014 achter een broeikasgasemissiereductie tegen 2030 van 30 % ten opzichte van 2005 voor de sectoren die geen deel uitmaken van het emissiehandelssysteem van de Unie. De emissies van de wegvervoersector vormen een groot deel van de totale emissies van die sectoren en liggen nog steeds ver boven de niveaus van 1990. Mochten de emissies van de wegvervoersector verder toenemen, dan zouden de verminderingen van andere sectoren om de klimaatverandering tegen te gaan, ongedaan worden gemaakt.
- (6) In de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 werd gewezen op het belang van het verlagen van de emissies van broeikasgassen en de risico's van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in de vervoersector door middel van 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.
- (7) Energie-efficiëntie als bijdrage aan de matiging van de energievraag is een van de vijf elkaar wederzijds versterkende en nauw met elkaar samenhangende dimensies van de op 25 februari 2015 vastgestelde strategie voor een energie-unie om consumenten in de Unie een veilige, duurzame, concurrerende en betaalbare energievoorziening te bieden. In de strategie voor een energie-unie 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.
- (8) De CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen, waaronder vrachtauto's, bussen en touringcars, bedragen ongeveer 6 % van alle CO₂-emissies in de Unie en ongeveer 25 % van alle CO₂-emissies van het wegvervoer. Indien er geen maatregelen worden genomen, zal het aandeel van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen naar verwachting tussen 2010 en 2030 met ongeveer 9 % stijgen. Momenteel zijn in de wetgeving van de Unie nog geen CO₂-reductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld.
- (9) 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 CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te vullen door CO₂-

²² Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]).

emissionenormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Deze normen zullen een drijvende kracht zijn voor innovatie in brandstofefficiënte technologieën, waarmee de technologische voortrekkersrol van de fabrikanten en leveranciers van de Unie wordt versterkt.

- (10) Aangezien klimaatverandering een grensoverschrijdend probleem is, en vanwege de noodzaak een goed functionerende eengemaakte markt voor wegvervoersdiensten en zware bedrijfsvoertuigen te waarborgen, is het passend op het niveau van de Unie CO₂-emissionenormen voor zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Die normen moeten het mededingingsrecht onverlet laten.
- (11) Bij het vaststellen van de door het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie te bereiken reductieniveaus moet rekening worden gehouden met de mate waarin die reductieniveaus doeltreffend zijn om tegen 2030 een kostenefficiënte bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van sectoren die onder Verordening [(EU) nr. 2018/... inzake de verdeling van de inspanningen] 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.
- (12) In het kader van de uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009²³ is een nieuwe procedure ingevoerd voor het bepalen van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van individuele zware bedrijfsvoertuigen. Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie²⁴ bevat een op de VECTO-tool gebaseerde methode waarmee de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van volledige zware bedrijfsvoertuigen kunnen worden gesimuleerd. De methode houdt rekening met de diversiteit van de sector zware bedrijfsvoertuigen en de hoge mate van aanpassing van individuele voertuigen. In een eerste instantie worden vanaf 1 januari 2019 de CO₂-emissies bepaald voor vier groepen zware bedrijfsvoertuigen die ongeveer 65 tot 70 % van alle CO₂-emissies van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie voor hun rekening nemen.
- (13) In het licht van innovatie en teneinde rekening te houden met de toepassing van nieuwe technologieën ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen, zullen de simulatietool VECTO en Verordening (EU) 2017/2400 voortdurend en tijdig worden geactualiseerd.
- (14) Op grond van Verordening (EU) 2018/... van het Europees Parlement en de Raad²⁵ moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO₂-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende

²³ 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.

²⁴ 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 CO₂-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).

²⁵ Verordening (EU) 2018/... van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L [...] van [...], blz. [...]).

groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar.

- (15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO₂-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen in 2019, die de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelt. De doelstelling voor 2030 moet als streefdoel worden beschouwd en de uiteindelijke doelstelling moet worden bepaald op basis van een in 2022 uit te voeren beoordeling, aangezien er meer onzekerheden zijn over de toepassing van meer geavanceerde technologieën die nog niet direct beschikbaar zijn.
- (16) 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 CO₂-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO₂-emissies in vergelijking met dieselveertuigen. Het CO₂-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.
- (17) Bij de berekening van de referentie-emissies voor 2019 op basis waarvan de reductiedoelstellingen voor 2025 en 2030 worden bepaald, moet rekening worden gehouden met het verwachte reductiepotentieel van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen in die periode. 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 CO₂-emissies en brandstofverbruik voor deze voertuigen minder kostenefficiënt dan voor zware bedrijfsvoertuigen die gebruikt worden voor de levering van goederen.
- (18) De CO₂-reductievereisten moeten in gram CO₂ per tonkilometer worden uitgedrukt om rekening te houden met de gebruikswaarde van de zware bedrijfsvoertuigen.
- (19) Er moet worden gezorgd voor een eerlijke verdeling van de totale reductievereisten 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 doelstellingen vast te stellen als een gewogen gemiddelde van de voor elke subgroep bepaalde doelstellingen, krijgen de fabrikanten ook de middelen om een mogelijk mindere prestatie van voertuigen in bepaalde subgroepen doeltreffend te compenseren met een betere prestatie in andere subgroepen voertuigen, rekening houdend met de gemiddelde CO₂-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen.
- (20) Op basis van de gemiddelde CO₂-emissies van een fabrikant wordt beoordeeld of hij zijn jaarlijkse specifieke doelstellingen naleeft. Bij de bepaling van de gemiddelde specifieke emissies moet tevens rekening worden gehouden met de specifieke

kenmerken die in de doelstellingen van de verschillende subgroepen tot uitdrukking komen. Bijgevolg moeten de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant worden gebaseerd op de voor elke subgroep bepaalde gemiddelde emissies, gewogen voor hun veronderstelde gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en gemiddelde belasting, die de totale CO₂-emissies gedurende de levensduur weerspiegelen. Wegens het beperkte reductiepotentieel van werkvoertuigen worden die voertuigen niet in aanmerking genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies.

- (21) Er zijn, afgezien van bussen, nog geen emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de handel verkrijgbaar, zoals wel het geval is voor personen- en bestelauto's. Derhalve moet er, om een soepele overgang naar emissievrije mobiliteit te vergemakkelijken, een specifiek mechanisme in de vorm van superkredieten worden ingevoerd. Dit mechanisme zal 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 inzake schone voertuigen²⁶.
- (22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve meerdere keren worden geteld. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO₂-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende besparingen een maximumwaarde gelden.
- (23) De stimulansen voor emissiearme zware bedrijfsvoertuigen mogen uitsluitend worden toegepast als de CO₂-emissies ervan lager zijn dan ongeveer de helft van de gemiddelde CO₂-emissies van het EU-wagenpark in 2025. Dit is in overeenstemming met de benadering voor lichte bedrijfsvoertuigen en zou innovatie op dit gebied stimuleren.
- (24) Ook kleine vrachtauto's, bussen en touringcars die niet aan de CO₂-emissienormen van deze verordening hoeven te voldoen, moeten in het stimuleringsmechanisme voor de inzet van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, worden opgenomen. Deze voertuigen dragen ook aanzienlijk bij tot de aanpak van luchtverontreinigingsproblemen in de steden. Er moet echter worden opgemerkt dat er al emissievrije bussen in de handel verkrijgbaar zijn en dat deze worden gestimuleerd met maatregelen die gericht zijn op de vraagzijde, bijvoorbeeld in het kader van overheidsopdrachten. Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de besparingen die behaald worden met emissievrije kleine vrachtauto's, bussen en touringcars.
- (25) Om een kostenefficiënte toepassing van de CO₂-reductievoorschriften te bevorderen, en tegelijkertijd rekening te houden met schommelingen in de samenstelling van het wagenpark en de emissies over de jaren heen, moeten fabrikanten overtreffingen van hun specifieke emissiedoelstelling in een bepaald jaar kunnen gebruiken om ondermaatse prestaties in een ander jaar te compenseren.

²⁶ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

- (26) Om vroegtijdige reducties te stimuleren, moet een fabrikant wiens gemiddelde specifieke emissies onder het emissiereductietraject liggen dat bepaald wordt door de referentie-emissies voor 2019 en de doelstelling voor 2025, die emissiekredieten kunnen opsparen om aan de doelstelling voor 2025 te voldoen. Een fabrikant wiens gemiddelde specifieke emissies onder het emissiereductietraject tussen de doelstellingen voor 2025 en 2030 liggen, moet die emissiekredieten kunnen opsparen om aan de doelstelling voor de periode 2025 tot en met 2029 te kunnen voldoen.
- (27) Indien de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling in een gegeven jaar in de periode 2025 tot en met 2029 niet kan naleven, moet hij ook de mogelijkheid krijgen een beperkte emissieschuld te verwerven. Uiterlijk in 2029 moeten de fabrikanten echter de resterende emissieschuld hebben weggewerkt.
- (28) Emissiekredieten en -schulden mogen uitsluitend in aanmerking worden genomen om te bepalen of de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling heeft nageleefd en mogen niet als overdraagbare of aan fiscale maatregelen onderhevige activa worden beschouwd.
- (29) Wanneer blijkt dat een fabrikant, rekening houdend met de emissiekredieten en -schulden, overtollige emissies heeft, moet de Commissie een boete opleggen in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. Om de fabrikanten voldoende te stimuleren om maatregelen te nemen om de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verlagen, moet de bijdrage hoger zijn dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de doelstellingen te verwezenlijken. De bijdragen worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie. 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 vastgestelde methode.
- (30) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden verwezenlijkt, is een degelijk nalevingsmechanisme noodzakelijk. De krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, draagt 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.
- (31) Voor het behalen van de CO₂-reducties krachtens deze verordening is het essentieel dat de CO₂-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 emissies van een fabrikant rekening kunnen houden met door typegoedkeuringsinstanties geconstateerde systematische non-conformiteit met betrekking tot de CO₂-emissies van in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen.
- (32) Om dergelijke maatregelen te kunnen nemen, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om een procedure vast te stellen en toe te passen voor de controle van de conformiteit van de CO₂-emissies van in de handel zijnde zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik. Daartoe moet Verordening (EG) nr. 595/2009 worden gewijzigd.
- (33) De doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde doelstellingen voor het verminderen van CO₂-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO₂-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het

advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies²⁷ voor lichte bedrijfsvoertuigen 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 CO₂-emissies en het energieverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen de openbare beschikbaarheid van die gegevens te waarborgen en, indien nodig, de procedures vast te stellen die noodzakelijk zijn voor de vaststelling en verzameling van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens.

- (34) De Commissie moet in 2022 een beoordeling verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO₂-emissionormen, en met name het niveau van de in 2030 te behalen verminderingen, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO₂-emissiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die beoordeling moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties die het standaardgewicht en de standaardafmetingen die voor nationaal vervoer gelden, overschrijden, bijvoorbeeld modulaire concepten.
- (35) Om ervoor te zorgen dat de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen representatief en volledig geactualiseerd blijven, moeten wijzigingen van Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringswetgeving daarvan die voor die waarden 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 CO₂-emissies moeten worden beoordeeld.
- (36) De uitvoeringsbevoegdheden met betrekking tot artikel 8, lid 3, artikel 9, lid 3, artikel 11, lid 3, en artikel 12, lid 2, moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.
- (37) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, 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 CO₂-emissies krachtens artikel 12, lid 2, en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen I en II wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsook 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 wetgeven²⁹. 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

²⁷ Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁸ 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).

²⁹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

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.

- (38) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het vaststellen van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, niet door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN 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/... [verordening inzake de verdeling van de inspanningen] bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken en om een goede werking van de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO₂-emissies van het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO₂-emissies als volgt worden verminderd:

- a) van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 met 15 %;
- b) vanaf 1 januari 2030 met ten minste 30 %, behoudens de evaluatie uit hoofde van artikel 13.

De referentiewaarden van de CO₂-emissies worden gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] gerapporteerde monitoringgegevens van 2019, met uitzondering van werkvoertuigen, en worden berekend overeenkomstig punt 3 van bijlage I.

Artikel 2
Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 met de onderstaande kenmerken:
 - a) niet-gelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 4x2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton;
 - b) niet-gelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 6x2;
 - c) trekkers met een asconfiguratie van 4x2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton;
 - d) trekkers met een asconfiguratie van 6x2.

Artikel 5 en punt 2.3 van bijlage I zijn tevens van toepassing op voertuigen van de categorieën M2 en M3 en op voertuigen van categorie N die niet binnen het

toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 510/2011 vallen en die niet de onder a) tot en met d) beschreven kenmerken hebben.

2. De in lid 1 bedoelde voertuigen worden voor de toepassing van deze verordening beschouwd als nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een bepaald kalenderjaar indien zij in dat jaar 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.

Artikel 3 *Definities*

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) "referentiewaarden van de CO₂-emissies": het overeenkomstig punt 3 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke emissies in 2019 van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in elke subgroep voertuigen, met uitzondering van werkvoertuigen;
- b) "specifieke emissies": de overeenkomstig punt 2.1 van bijlage I bepaalde CO₂-emissies van een individueel zwaar bedrijfsvoertuig;
- c) "gemiddelde specifieke emissies": het overeenkomstig punt 2.7 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke emissies van de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van een fabrikant in een bepaald kalenderjaar;
- d) "specifieke emissiedoelstelling": de doelstelling van een individuele fabrikant die ieder jaar overeenkomstig punt 4 van bijlage I voor het voorgaande jaar wordt vastgesteld, uitgedrukt in g/tkm;
- e) "niet-gelede vrachtwagen": een vrachtauto die niet is ontworpen of gebouwd voor het trekken van een oplegger;
- f) "trekker": een trekker die uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd om opleggers te trekken;
- g) "subgroep voertuigen": een overeenkomstig punt 1 van bijlage I gedefinieerde groep voertuigen, die wordt gekenmerkt door een reeks gemeenschappelijke en onderscheidende technische criteria die van belang zijn voor de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van die voertuigen;
- h) "werkvoertuig": een niet voor de levering van goederen bestemd zwaar bedrijfsvoertuig, waarvoor de CO₂-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 van die verordening;
- i) "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/... of, voor 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 goedkeuring overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG, en voor het waarborgen van conformiteit van productie;

- j) "emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor of met een interne verbrandingsmotor die minder dan 1 g CO₂/kWh uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening, of die minder dan 1 g CO₂/km uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening;
- k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO₂-emissies die minder dan 350 g CO₂/km bedragen zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1 van bijlage I;
- l) "missieprofiel": een combinatie van een doelsnelheidscyclus, een waarde voor de belasting, een configuratie van de carrosserie of aanhangwagens en andere parameters, indien van toepassing, die het specifieke gebruik van een voertuig weergeven, aan de hand waarvan officiële CO₂-emissies en brandstofverbruik van een zwaar bedrijfsvoertuig worden bepaald;
- m) "doelsnelheidscyclus": de beschrijving van de voertuigsnelheid die de bestuurder wil bereiken of waaraan hij of zij zich door verkeersomstandigheden moet houden, als functie van de door een rit bestreken afstand;
- n) "belasting": het gewicht van de goederen of personen die een voertuig onder verschillende omstandigheden vervoert.

Artikel 4

Gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant

Vanaf 2020 en in elk daaropvolgend kalenderjaar bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke fabrikant de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in g/tkm voor het voorgaande kalenderjaar, en houdt daarbij rekening met:

- a) de krachtens Verordening (EU) 2018/... [monitoring en rapportering van zware bedrijfsvoertuigen] gerapporteerde gegevens voor de in het betrokken jaar geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen;
- b) de overeenkomstig artikel 5 bepaalde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen.

De gemiddelde specifieke emissies worden berekend overeenkomstig punt 2.7 van bijlage I.

Artikel 5

Emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen

1. Vanaf 2020 en in elk daaropvolgend kalenderjaar bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke fabrikant de in artikel 4, onder b), bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen voor het voorgaande kalenderjaar.

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen houdt rekening met het aantal en de CO₂-emissies van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant in een kalenderjaar, met inbegrip van emissievrije voertuigen van de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, bedoelde categorieën, alsook emissievrije en emissiearme werkvoertuigen.

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen wordt berekend overeenkomstig punt 2.3 van bijlage I.

2. Voor de toepassing van lid 1 worden de emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen als volgt geteld:
 - a) een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig telt als twee voertuigen;
 - b) een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig telt als maximaal twee voertuigen, al naargelang de specifieke CO₂-emissies ervan en de emissiedrempel van 350 g CO₂/km.
3. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke 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 emissies van een fabrikant met hoogstens 1,5 % verlagen.

Artikel 6

Fabrikantspecifieke emissiedoelstellingen

Vanaf 2026 en in elk daaropvolgend kalenderjaar bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke fabrikant een specifieke emissiedoelstelling voor het voorgaande kalenderjaar. De specifieke emissiedoelstelling is de voor alle subgroepen voertuigen opgetelde som van de producten van de volgende waarden:

- a) de in artikel 1, onder a) of b), bedoelde CO₂-reductiedoelstelling, naargelang het geval;
- b) de referentiewaarden van de CO₂-emissies;
- c) het aandeel voertuigen van de fabrikant in elke subgroep voertuigen;
- d) de op elke subgroep toegepaste weegfactoren voor de belasting en de jaarlijks afgelegde afstand.

De specifieke emissiedoelstelling wordt berekend overeenkomstig punt 4 van bijlage I.

Artikel 7

Emissiekredieten en -schulden

1. Bij de bepaling of een fabrikant zijn specifieke emissiedoelstellingen in het tijdvak 2025 tot en met 2029 heeft nageleefd, wordt rekening gehouden met zijn emissiekredieten en -schulden, die overeenkomen met het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van werkvoertuigen, van de fabrikant in een kalenderjaar, vermenigvuldigd met het verschil tussen:
 - a) het in lid 2 bedoelde CO₂-reductietraject en de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant, als het verschil positief is ("emissiekredieten");
 - b) de gemiddelde specifieke emissies en de specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant, als dat verschil positief is ("emissieschulden").

De emissiekredieten worden in het tijdvak 2019 tot en met 2029 verworven. Om te bepalen of de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling voor 2025 heeft nageleefd, worden echter uitsluitend de in het tijdvak 2019 tot en met 2024 verworven kredieten in aanmerking genomen.

De emissieschulden worden in het tijdvak 2025 tot en met 2029 verworven, maar de totale schuld mag niet meer bedragen dan 5 % van de specifieke emissiedoelstelling voor de fabrikant voor 2025, vermenigvuldigd met het aantal zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in dat jaar ("emissieschuldlimiet").

De in 2025 en elk daaropvolgend kalenderjaar tot en met 2028 verworven emissiekredieten en -schulden worden, indien aanwezig, van het ene kalenderjaar op het andere overgedragen tot en met 2029, wanneer eventuele resterende emissieschulden moeten zijn weggewerkt.

2. Het in lid 1, onder a), bedoelde CO₂-reductietraject 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 CO₂-emissies en de onder a) van dat artikel vermelde doelstelling voor 2025, en tussen de doelstelling voor 2025 en de onder b) van dat artikel beschreven doelstelling voor 2030.

Artikel 8

Naleving van de specifieke emissiedoelstellingen

1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaald kalenderjaar vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:
(Bijdrage voor overtollige emissies) = (Overtollige emissies x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)
2. Een fabrikant wordt in de volgende gevallen geacht overtollige emissies te hebben:
 - a) wanneer in een van de kalenderjaren van 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, bedoelde emissieschuldlimiet;
 - b) wanneer in het kalenderjaar 2029 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten hoger is dan nul;
 - c) wanneer in de kalenderjaren vanaf 2030 de gemiddelde specifieke emissies van de fabrikant hoger zijn dan zijn specifieke emissiedoelstelling.

De overtollige emissies in een bepaald kalenderjaar 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 emissies ingevolge lid 1. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
4. De bijdragen voor overtollige emissies worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.

Artikel 9

Controle van de monitoringgegevens

1. Wanneer de typegoedkeuringsinstanties bij controles overeenkomstig de in [artikel 5, lid 4, punt 1),] van Verordening (EG) nr. 595/2009 bedoelde procedure vaststellen dat de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik afwijken van de in het conformiteitscertificaat of het bestand van de verbruiker aangegeven waarden, melden zij dit onverwijld aan de Commissie.

2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant rekening met die afwijkingen.
3. De Commissie stelt 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 emissies. Die procedures worden door middel van uitvoeringshandelingen vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 10

Publicatie van gegevens en van de prestatie van de fabrikant

1. De Commissie publiceert, door middel van uitvoeringshandelingen die jaarlijks uiterlijk op 31 oktober moeten worden vastgesteld, een lijst met:
 - a) vanaf 2020: voor elke fabrikant de in artikel 4 bedoelde gemiddelde specifieke CO₂-emissie in het voorgaande kalenderjaar;
 - b) vanaf 2020: de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen;
 - c) vanaf 2026: voor elke fabrikant de in artikel 6 bedoelde specifieke emissiedoelstelling voor het voorgaande kalenderjaar;
 - d) van 2020 tot en met 2030: voor elke fabrikant het CO₂-reductietraject, de emissiekredieten en, vanaf 2026, de emissieschulden in het voorgaande jaar, als bedoeld in artikel 7;
 - e) vanaf 2026: voor elke fabrikant de in artikel 8 bedoelde overtollige emissies in het voorgaande kalenderjaar;
 - f) vanaf 2020: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle in het voorgaande kalenderjaar in de Unie geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

De lijst die uiterlijk op 31 oktober 2020 wordt bekendgemaakt, bevat de in artikel 1 bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies.

2. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast om de in lid 1 van dit artikel bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies op de volgende wijze aan te passen:
 - a) wanneer de waarden voor de belasting krachtens artikel 12, lid 1, onder c), zijn aangepast: overeenkomstig de in punt 1 van bijlage II vastgestelde procedure;
 - b) wanneer krachtens artikel 12, lid 2, een aanpassingsfactor is bepaald: door die aanpassingsfactor toe te passen op de referentiewaarden van de CO₂-emissies.

De Commissie publiceert de aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies en past die waarden toe bij de berekening van de fabrikantspecifieke emissiedoelstellingen die van toepassing zijn in de kalenderjaren volgend op de inwerkingtreding van de gedelegeerde handelingen waarin de waarden zijn aangepast.

Artikel 11
Werkelijke CO₂-emissies en werkelijk energieverbruik

1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde waarden voor de CO₂-emissies en het brandstofverbruik representatief zijn voor de werkelijkheid. Zij zorgt ervoor dat het publiek wordt geïnformeerd over de wijze waarop die representativiteit zich in de loop der tijd ontwikkelt.
2. Daartoe zorgt de Commissie ervoor dat robuuste niet-persoonsgebonden gegevens van fabrikanten of nationale instanties, naargelang de omstandigheden, beschikbaar zijn over de werkelijke CO₂-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.
3. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde maatregelen vaststellen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 12
Aanpassing 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 emissies van een fabrikant krachtens artikel 4 en de berekening van de specifieke emissiedoelstellingen krachtens artikel 6, worden aangepast aan de technische vooruitgang en de evolutie van goederenlogistiek, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 15 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 zodanig worden gewijzigd dat het niveau van de CO₂-emissies van de overeenkomstig dit lid bepaalde representatieve voertuigen met meer dan 5 g CO₂/km toe- of afneemt, past de Commissie, overeenkomstig artikel 10, lid 2, punt b), een correctie op de in artikel 10, lid 1, bedoelde referentiewaarden van de CO₂-emissies toe, die met de in punt 2 van bijlage II vermelde formule wordt berekend.

De Commissie stelt, door middel van uitvoeringshandelingen die volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure worden vastgesteld, een methode vast voor het bepalen van een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen, met inbegrip van hun statistische weegfactoren, aan de hand waarvan die correctie wordt bepaald, rekening houdend met de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/... gerapporteerde monitoringgegevens en de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 vermelde technische kenmerken van de voertuigen.

Artikel 13
Evaluatie en rapportering

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van deze verordening, de ingevolge artikel 1 vast te stellen CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 en de vaststelling van CO₂-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en met name bussen, rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG³⁰ vastgestelde doelstellingen, en het CO₂-kredietstelsel; alsook van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen; het verslag gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Artikel 14
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het xxx-comité, ingesteld bij Verordening (EU) 2018/... [governance]. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid 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 ontwerputvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 15
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 10, lid 2, en artikel 12, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10, lid 2, en artikel 12, 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 handeling 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 10, lid 2, en artikel 12, 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

³⁰ Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU.

handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad tot twee maanden verlengd.

Artikel 16

Wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009

Aan artikel 5, lid 4, van Verordening (EG) nr. 595/2009 wordt het volgende punt l) toegevoegd:

- "l) een procedure om aan de hand van passende en representatieve voorbeelden na te gaan of voertuigen die zijn geregistreerd en in het verkeer zijn gebracht, in overeenstemming zijn met de overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan bepaalde waarden voor CO₂-emissies en brandstofverbruik."

Artikel 17

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,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
- 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur
- 1.3. Aard van het voorstel/initiatief
- 1.4. Doelstelling(en)
- 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
- 1.6. Duur en financiële gevolgen
- 1.7. Beheersvorm(en)

2. BEHEERSMAATREGELEN

- 2.1. Regels inzake monitoring en rapportering
- 2.2. Beheers- en controlesysteem
- 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven
 - 3.2.1. *Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven*
 - 3.2.2. *Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten*
 - 3.2.3. *Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten*
 - 3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*
 - 3.2.5. *Bijdragen van derden*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur³¹

34: Klimaatactie

1.3. Aard van het voorstel/initiatief

- Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie**
- Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie**³²
- Het voorstel/initiatief betreft **de verlenging van een bestaande actie**
- Het voorstel/initiatief betreft **een actie die wordt omgebogen naar een nieuwe actie**

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. *De met het voorstel/initiatief beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie*

Het voorstel vormt een belangrijke wetgevende maatregel van het derde "Europa in beweging"-pakket. Het draagt bij tot de uitvoering van de door de Commissie voorgestelde en in 2016 goedgekeurde Europese strategie voor emissiearme mobiliteit en aan haar actieplan ter verbetering van de brandstofefficiëntie en ter vermindering van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen (vrachtauto's, bussen en touringcars).

Het voorstel draagt bij tot de verwezenlijking van de verbintenis van de Unie om de door haarzelf geproduceerde emissies tegen 2030 met ten minste 40 % te verminderen ten opzichte van 1990.

1.4.2. *Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteit(en)*

Specifieke doelstelling nr. 3

Het verder koolstofvrij maken van de vervoersector in de Unie door de ontwikkeling en uitvoering van een geharmoniseerd beleid (in samenwerking met andere DG's zoals DG MOVE, GROW, ...).

Betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

ABB-activiteit 34 02 – Klimaatactie op EU-niveau en internationaal niveau.

ABB-activiteit 07 02 – Milieubeleid op EU-niveau en internationaal niveau.

³¹ ABM: activity-based management; ABB: activity-based budgeting.

³² In de zin van artikel 54, lid 2, onder a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

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

In het voorstel zullen CO₂-emissienormen worden vastgesteld voor in de handel van de Unie gebrachte nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

Het voorstel zal:

- CO₂-emissies van de sector van de zware bedrijfsvoertuigen helpen verminderen;
- de bedrijfskosten voor vervoerondernemers en/of vervoerskosten voor consumenten verlagen;
- de Europese industrie van de zware bedrijfsvoertuigen helpen haar technologische en innovatieve voortrekkersrol te handhaven.

1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.

Indicator 1: Jaargemiddelde aan CO₂-emissies en brandstofverbruik per voertuigklasse, fabrikant en lidstaat voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden ingeschreven en onder het toepassingsgebied van de certificeringswetgeving vallen.

Indicator 2: Toegenomen mate van innovatie, gemeten naar nieuwe octrooien van Europese fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen met betrekking tot brandstofefficiënte technologieën en emissievrije/emissiearme voertuigen.

Indicator 3: De mate van werkgelegenheid zal worden getoetst op basis van openbaar toegankelijke statistieken van Eurostat inzake gegevens over sectorale werkgelegenheid voor de Unie.

Indicator 4: Toezicht op de luchtkwaliteit met gegevens over door het EEA gerapporteerde luchtverontreinigende stoffen in het kader van AirBase³³.

Indicator 5: Verbeteringen op het gebied van energiezekerheid zullen worden getoetst op basis van statistieken van Eurostat inzake de invoer van brandstoffen, waaronder brandstoffen voor vervoer.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

Fabrikanten van in de Unie nieuw ingeschreven zware bedrijfsvoertuigen zouden:

- de vastgestelde specifieke CO₂-emissiedoelstellingen moeten naleven;
- aan de Commissie moeten rapporteren over door gestandaardiseerde apparatuur gemeten gegevens over werkelijk brandstofverbruik;
- onderworpen moeten worden aan conformiteitstesten tijdens het gebruik, waarvan de resultaten aan de Commissie worden gerapporteerd.

³³ AirBase is de Europese databank voor de luchtkwaliteit, beheerd door het EEA via haar Europees thematisch centrum voor lucht- en klimaatverandering. De databank bevat monitoringgegevens over de luchtkwaliteit en door deelnemende landen uit de gehele Unie ingediende informatie. De databank voor luchtkwaliteit bestaat uit een meerjarige tijdreeks met meetgegevens over de luchtkwaliteit en statistieken voor een aantal luchtverontreinigende stoffen.

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de EU*

De markten voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en vervoersdiensten zijn beide actief in de hele EU en zijn een integrerend deel van de eengemaakte markt. Op het niveau van de Unie vastgestelde emissienormen zullen een fragmentering van de markt en concurrentievervalsingen voorkomen, en zullen kostenefficiënter zijn dan alle andere actie die op het niveau van de lidstaten zou worden ondernomen.

De automobielenindustrie heeft zoveel regelgevingszekerheid als mogelijk nodig om de grote kapitaalinvesteringen te doen die noodzakelijk zijn om het brandstofverbruik van nieuwe voertuigen te maximaliseren, en zelfs nog meer voor een verschuiving naar nieuwe bronnen van primaire energie. Normen op het niveau van de Unie zorgen voor deze zekerheid over een lange planningsperiode, en zouden op het niveau van de lidstaten niet met dezelfde doeltreffendheid en zekerheid kunnen worden uitgevoerd.

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

Voor lichte voertuigen, d.w.z. auto's en bestelwagens, hebben verplichte CO₂-emissienormen in de hele EU tot betere niveaus van brandstofefficiëntie en minder CO₂-emissies geleid.

In de beoordeling van de bestaande verordeningen werd besloten dat de wetgeving nog steeds in grote lijnen relevant was en aanzienlijke emissiebesparingen had gegenereerd, terwijl ze kostenefficiënter was dan aanvankelijk werd verwacht voor het verwezenlijken van de vastgestelde doelstellingen.

De voorgestelde CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen zijn gebaseerd op de ervaringen die bij de emissienormen voor lichte voertuigen is opgedaan. Voor auto's en bestelwagens zijn verscheidene versoepelingen voorzien om een kostenefficiënte uitvoering van de normen te waarborgen. De speciale kenmerken van de sector van de zware bedrijfsvoertuigen vereisen echter tevens enkele nieuwe elementen in het ontwerp van CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen.

1.5.4. *Verenigbaarheid en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

Het voorstel is in overeenstemming met het bestaande EU-beleid inzake mobiliteit, die onder andere bestaat uit maatregelen zoals het EU-typegoedkeuringsstelsel, de certificeringsverordening³⁴, de verordening inzake monitoring en rapportering³⁵, de Eurovignet-richtlijn³⁶, de richtlijn inzake maximaal toegestane gewichten en afmetingen³⁷, de richtlijn inzake schone voertuigen³⁸ en de richtlijn inzake brandstofkwaliteit.

³⁴ Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.

³⁵ COM(2017) 279 final.

³⁶ Richtlijn 2011/76/EU.

³⁷ Richtlijn 2015/719/EU.

³⁸ Richtlijn 2009/33/EG.

1.6. Duur en financiële gevolgen

- Voorstel/initiatief met een **beperkte geldigheidsduur**
 - Voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]YYYY tot en met [DD/MM]YYYY
 - Financiële gevolgen vanaf YYYY tot en met YYYY
- Voorstel/initiatief met een **onbeperkte geldigheidsduur**
 - Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2019 voor onbeperkte duur.
 - gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Beheersvorm(en)³⁹

- Direct beheer** door de Commissie
 - door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
 - door de uitvoerende agentschappen
- Gedeeld beheer** met lidstaten
- Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:
 - derde landen of de door hen aangewezen organen;
 - internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
 - de EIB en het Europees Investeringsfonds;
 - de in de artikelen 208 en 209 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
 - publiekrechtelijke organen;
 - privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, voor zover zij voldoende financiële garanties bieden;
 - privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
 - personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

Opmerkingen

³⁹ Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake monitoring en rapportering

Vermeld frequentie en voorwaarden.

Het toezicht op en de evaluatie van de daadwerkelijke effecten van de wetgeving zal plaatsvinden aan de hand van een reeks indicatoren die zijn aangepast aan de specifieke beleidsdoelstellingen die met de wetgeving moeten worden verwezenlijkt (zie punt 1.4.4. hierboven voor nadere informatie over de indicatoren).

Via een tussentijdse beoordeling van de wetgeving, die is voorzien voor 2022, kan de Commissie de doeltreffendheid van de wetgeving beoordelen en, indien nodig, wijzigingen voorstellen.

In het kader van de voorgestelde Verordening betreffende de monitoring en rapportering van CO₂-emissiegegevens van zware bedrijfsvoertuigen zal de Commissie de bij de certificeringsprocedure geregistreerde gegevens over CO₂-emissies en brandstofverbruik verzamelen. Het toezicht hangt derhalve nauw samen met het certificeringsproces en met de werking en het beheer van het simulatie-instrument VECTO.

In het voorstel inzake CO₂-normen zijn twee bijkomende controlemaatregelen opgenomen ter aanvulling van de Verordening betreffende de monitoring en rapportering van CO₂-emissiegegevens van zware bedrijfsvoertuigen:

1. De verzameling, bekendmaking en monitoring van door fabrikanten gerapporteerde gegevens over werkelijk brandstofverbruik, die aan de hand van verplichte genormaliseerde apparatuur zijn verkregen.
2. De invoering van conformiteitstesten tijdens het gebruik en de verplichting om afwijkingen van typegoedkeuringswaarden te rapporteren, die aan de hand van een correctiemechanisme kunnen worden aangepakt.

Deze aanvullende controlemaatregelen zouden het monitoringproces versterken en de doeltreffendheid van het voorgestelde wetgevingsinitiatief waarborgen.

2.2. Beheers- en controlesysteem

2.2.1. *Mogelijke risico's*

Een efficiënte monitoring is afhankelijk van een goed functionerend certificeringsproces en van betrouwbare emissiegegevens van het voor de toepassing van de Verordening betreffende de monitoring en rapportering van CO₂-emissiegegevens van zware bedrijfsvoertuigen gebruikte simulatie-instrument VECTO.

Het risico op foutieve emissiegegevens of laattijdige rapportering door de fabrikanten of de lidstaten in het kader van de Verordening betreffende de monitoring en rapportering van CO₂-emissiegegevens van zware bedrijfsvoertuigen, zou bij de uitvoering van de CO₂-emissionormen voor problemen kunnen zorgen.

2.2.2. *Informatie over het ingestelde systeem voor interne controle*

De beoogde controlemethoden zijn vastgelegd in het Financieel Reglement en in de uitvoeringsvoorschriften.

2.2.3. *Raming van de kosten en baten van de controles en evaluatie van het verwachte foutenrisico*

N.v.t.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.

Naast de toepassing van het Financieel Reglement ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden voorziet het voorstel in boetes indien de specifieke CO₂-emissiedoelstellingen niet worden nageleefd. Daarnaast voorziet het voorstel, zoals toegelicht in punt 2.1. hierboven, in de monitoring van het werkelijke brandstofverbruik, in conformiteitstesten tijdens het gebruik en in correctiemechanismen indien er aanzienlijke afwijkingen worden gevonden tussen het werkelijke verbruik en de typegoedkeuringsgegevens. Deze maatregelen zullen de doeltreffendheid van het voorstel waarborgen en het risico op onregelmatigheden minimaliseren.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

| Rubriek van het meerjarige financiële kader | Begrotingsonderdeel | Soort krediet | Bijdrage | | | |
|---|---|---------------|----------------------|------------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | Nummer [2][Rubriek hulpbronnen.....] Natuurlijke | | GK/NGK ⁴⁰ | van EVA-landen ⁴¹ | van kandidaat-lidstaten ⁴² | van derde landen |
| 2 | 34 02 01: Broeikasgasemissiereductie (mitigatie) | GK | NEE | NEE | NEE | NEE |

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

| Rubriek van het meerjarige financiële kader | Begrotingsonderdeel | Soort krediet | Bijdrage | | | |
|---|--|---------------|----------|----------------|-------------------------|------------------|
| | Nummer [...] [Rubriek.....] [...][XX.YY.YY.YY] | | GK/NGK | van EVA-landen | van kandidaat-lidstaten | van derde landen |
| | [...][XX.YY.YY.YY] | | JA/NEE | JA/NEE | JA/NEE | JA/NEE |

⁴⁰ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁴¹ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁴² Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaat-lidstaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

[Dit deel moet worden ingevuld op de [spreadsheet met administratieve begrotingsgegevens](#) (tweede document in de bijlage bij dit financieel memorandum), te uploaden in CISNET met het oog op overleg tussen de diensten.]

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| | | |
|--|-------------|---|
| Rubriek van het meerjarige financiële kader | Nummer 2 | Duurzame groei: natuurlijke hulpbronnen |
|--|-------------|---|

| Europese Commissie ⁴³ | | | Jaar | Jaar | Jaar | Jaar | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | TOTAAL 2019-2020 |
|---|---------------|-------------|--------------------|-------|------|------|--|---------------------|
| | | | 2019 ⁴⁴ | 2020 | N+2 | N+3 | | |
| • Beleidskredieten | | | | | | | | |
| 34.02.01 | Vastleggingen | (1) | 0,500 | 0,500 | | | | 1,000 |
| | Betalingen | (2) | 0,500 | 0,500 | | | | 1,000 |
| Nummer begrotingsonderdeel | Vastleggingen | (1a) | | | | | | |
| | Betalingen | (2 a) | | | | | | |
| Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ⁴⁵ | | | | | | | | |
| Nummer begrotingsonderdeel | | (3) | | | | | | |
| TOTAAL kredieten voor Europese Commissie | Vastleggingen | =1+1a +3 | 0,500 | 0,500 | | | | 1,000 |
| | Betalingen | =2+2a +3 | 0,500 | 0,500 | | | | 1,000 |

⁴³ Het betreft de volgende diensten: DG CLIMA, DG GROW, JRC.

⁴⁴ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

⁴⁵ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

| | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|--|--------------|
| • TOTAAL beleidskredieten | Vastleggingen | (4) | 0,500 | 0,500 | | | | | | | 1,000 |
| | Betalingen | (5) | 0,500 | 0,500 | | | | | | | 1,000 |
| • TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten | | (6) | | | | | | | | | |
| TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 2 van het meerjarige financiële kader | Vastleggingen | =4+ 6 | 0,500 | 0,500 | | | | | | | 1,000 |
| | Betalingen | =5+ 6 | 0,500 | 0,500 | | | | | | | 1,000 |

Wanneer het voorstel/initiatief gevolgen heeft voor meerdere rubrieken:

| | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|--|--------------|
| • TOTAAL beleidskredieten | Vastleggingen | (4) | | | | | | | | | |
| | Betalingen | (5) | | | | | | | | | |
| • TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten | | (6) | | | | | | | | | |
| TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 4 van het meerjarige financiële kader (referentiebedrag) | Vastleggingen | =4+ 6 | 0,500 | 0,500 | | | | | | | 1,000 |
| | Betalingen | =5+ 6 | 0,500 | 0,500 | | | | | | | 1,000 |

De benodigde beleidskredieten voor rubriek 2 zullen worden toegewezen uit de beschikbare financiële middelen van het LIFE-programma (onder het subprogramma Klimaatactie).

| | | |
|--|----------|----------------------------|
| Rubriek van het meerjarige financiële kader | 5 | "Administratieve uitgaven" |
|--|----------|----------------------------|

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| | | Jaar 2019 | Jaar 2020 | Jaar N+2 | Jaar N+3 | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | | | TOTAAL 2019-2020 |
|-----------------------------------|-----------|--------------|--------------|-------------|-------------|--|--|--|---------------------|
| Europese Commissie | | | | | | | | | |
| • Personele middelen | | 0,429 | 0,429 | | | | | | 0,858 |
| • Andere administratieve uitgaven | | 0,015 | 0,015 | | | | | | 0,030 |
| TOTAAL Europese Commissie | Kredieten | 0,444 | 0,444 | | | | | | 0,888 |

| | | | | | | | | | |
|--|---|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|
| TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader | (totaal vastleggingen = totaal betalingen) | 0,444 | 0,444 | | | | | | 0,888 |
|--|---|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| | | Jaar 2019 ⁴⁶ | Jaar 2020 | Jaar N+2 | Jaar N+3 | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | | | TOTAAL 2019-2020 |
|--|---------------|----------------------------|--------------|-------------|-------------|--|--|--|---------------------|
| TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 5 van het meerjarige financiële kader | Vastleggingen | 0,944 | 0,944 | | | | | | 1,888 |
| | Betalingen | 0,944 | 0,944 | | | | | | 1,888 |

⁴⁶ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

3.2.2. Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Vastleggingskredieten, in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| Vermeld doelstellingen en outputs | ↓ | Soort ⁴⁷ | Gem. kosten | OUTPUTS | | | | | | | | | | | | TOTAAL 2019-2020 | | | | | |
|--|--------------------|---------------------|----------------|--------------|--------|--------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|---|--------|-----|--------|---------------------|------------------|--|--|-------|-------|
| | | | | Jaar 2019 | | Jaar 2020 | | Jaar N+2 | | Jaar N+3 | | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | | | | Totaal aantal | Totale kosten | | | | |
| | | | | Nee | Kosten | Nee | Kosten | Nee | Kosten | Nee | Kosten | Nee | Kosten | Nee | Kosten | Nee | Kosten | | | | |
| SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 3 ⁴⁸ ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Output | Dienst Opdracht | 0,500 | 1 | | 1 | 0,500 | | | | | | | | | | | | | | 1,000 | |
| - Output | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Output | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Output | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTALE KOSTEN | | | | 1 | 0,500 | 1 | 0,500 | | | | | | | | | | | | | | 1,000 |

⁴⁷ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).
⁴⁸ Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)...".

3.2.3. Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

3.2.3.1. Samenvatting

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| | Jaar 2019 | Jaar 2020 | Jaar 2022 | Jaar 2023 | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | | TOTAAL |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--|--|--------|
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--|--|--------|

| RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--|--|--|--|--|--------------|
| Personele middelen | 0,429 | 0,429 | | | | | | 0,858 |
| Andere administratieve uitgaven | 0,015 | 0,015 | | | | | | 0,030 |
| Subtotaal RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader | 0,444 | 0,444 | | | | | | 0,888 |

| Buiten RUBRIEK 5⁴⁹ van het meerjarige financiële kader | | | | | | | | |
|---|----------|----------|--|--|--|--|--|----------|
| Personele middelen | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| Andere uitgaven van administratieve aard | 0 | 0 | | | | | | 0 |
| Subtotaal buiten RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader | 0 | 0 | | | | | | 0 |

| | | | | | | | | |
|---------------|--------------|--------------|--|--|--|--|--|--------------|
| TOTAAL | 0,444 | 0,444 | | | | | | 0,888 |
|---------------|--------------|--------------|--|--|--|--|--|--------------|

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

⁴⁹ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

| | Jaar 2019 | Jaar 2020 | Jaar N+2 | Jaar N+3 | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolg en weer te geven (zie punt 1.6.) | | |
|--|--------------|--------------|----------|----------|---|--|--|
| • Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen) | | | | | | | |
| 34 01 01 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie) | 3 | 3 | | | | | |
| XX 01 01 02 (delegaties) | | | | | | | |
| XX 01 05 01 (onderzoek door derden) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (eigen onderzoek) | | | | | | | |
| • Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)⁵⁰ | | | | | | | |
| 34 01 02 01 (AC, END, INT van de "totale financiële middelen") | 0 | 0 | | | | | |
| XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT en JED in de delegaties) | | | | | | | |
| XX 01 04 yy⁵¹ | - zetel | | | | | | |
| | - delegaties | | | | | | |
| XX 01 05 02 (AC, END, INT – onderzoek door derden) | | | | | | | |
| 10 01 05 02 (AC, END, SNE – eigen onderzoek) | 0 | 0 | | | | | |
| Ander begrotingsonderdeel (te vermelden) | | | | | | | |
| TOTAAL | 3 | 3 | | | | | |

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

| | |
|--|---|
| Ambtenaren en tijdelijke functionarissen | Vanaf 2019 zullen drie bijkomende AD-ambtenaren nodig zijn, die verantwoordelijk zullen zijn voor de voorbereiding van de betrokken |
|--|---|

⁵⁰ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT= Intérimaire (uitzendkracht); JED= Jeune Expert en Délégation (jonge deskundige in delegaties).

⁵¹ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen).

uitvoeringswetgeving en voor het waarborgen van een doeltreffende uitvoering, monitoring en beoordeling van de verordening en daarmee verband houdende noodzakelijke kwesties met betrekking tot de werking van het simulatie-instrument VECTO en het beheer van het certificeringsproces. Hieronder volgt een uitvoerige beschrijving van de specifieke taken.

1. Taken die verband houden met de uitvoering van de verordening:
 - a. het vaststellen van individuele CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor fabrikanten en kredietlijnen voor opsparing;
 - b. het organiseren van, toezicht houden op en controleren van procedures voor het opsparen en lenen;
 - c. het organiseren van, toezicht houden op en controleren van het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen;
 - d. het vaststellen en uitvoeren van het mechanisme voor de beoordeling in 2022 – beoordeling van doelstellingen, kredietlijnen, toepasbare maximumwaarden, uitbreiding van het toepassingsgebied, enz.;
 - e. het toezicht houden op het proces van de verzameling, publicatie en monitoring van gegevens over werkelijke emissies; het vaststellen en controleren van een corrigerende maatregel, voor zover nodig;
 - f. het toezicht houden op en analyseren van resultaten van conformiteitstesten tijdens het gebruik.; het vaststellen en beheren van een corrigerende maatregel, voor zover nodig;
 - g. het jaarlijks en over meerdere jaren beoordelen van de naleving van de doelstellingen, met inbegrip van het opleggen en innen van boetes.
2. Taken die verband houden met het toezicht op en de evaluatie van de verordening.
3. Taken die verband houden met het simulatie-instrument VECTO:
 - a. de verdere ontwikkeling van het instrument om nieuwe innovatieve technologieën via een "versnelde procedure" hierin op te nemen;
 - b. het beheer van de "versnelde VECTO-procedure" zodra die is vastgesteld (vergelijkbaar met de procedure bij "eco-innovatie" op het gebied van lichte voertuigen);
 - c. een verdere uitbreiding van VECTO zodat ook bussen, touringcars, kleinere vrachtwagens, aanhangwagens en carrosserieën van vrachtauto's hieronder vallen;
 - d. het beheer van de werking van het simulatie-instrument VECTO op een centraal webplatform, wat noodzakelijk kan zijn voor meerfasengoedkeuringen (voor de certificering van

| | |
|------------------|---|
| | <p>bussen, touringcars en carrosserieën), met informatie voor de consument (comparatieve simulatie van verschillende voertuigen met betrekking tot aangepaste missieprofielen) en onafhankelijke testen (het uitvoeren van controletestsimulaties);</p> <p>e. het beheer van hulpmiddelen ter ondersteuning van VECTO, bijv. een goedkeuringsprocedure voor instrumenten voor commercieel computergebruik in de hydrodynamica, of de ontwikkeling van een referentie-instrument voor computergebruik in de hydrodynamica door de Commissie;</p> <p>f. het verwerven van voldoende diepgaande kennis over de noodzakelijke afvloeiing van personeel om ervoor te zorgen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. de Commissie VECTO dagelijks en onafhankelijk van externe contractanten kan gebruiken; ii. aanbestedingen voor ontwikkelingen voldoende diepgaand en gedetailleerd kunnen worden gespecificeerd (bijv. de beschrijving van afzonderlijke programmodules op functioneel niveau), zodat ze voor een groot aantal inschrijvers toegankelijk zijn, ook voor hen die niet over voorkennis van het simulatie-instrument VECTO beschikken. <p>4. Taken die verband houden met het certificeringsproces:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ervoor zorgen dat het tijdig geactualiseerd wordt en over de benodigde functies beschikt voor een goede uitvoering van de CO₂-emissienormen; b. het ondersteunen van de "versnelde VECTO-procedure" om nieuwe technologieën hierin op te nemen. <p>Hoewel de taken onder de hierboven vermelde punten 3 en 4 verband houden met de uitvoering van de verordening inzake monitoring en rapportering en de certificeringsverordening, zijn het andere taken en vormen ze een aanvulling op de taken die momenteel worden verricht door het personeel dat op deze gebieden werkzaam is.</p> <p>Voor de uitvoering van het eerste punt zijn twee arbeidscontractanten van het EEA gevraagd om de uitvoering van het rapporteringssysteem en de voorbereiding van mechanismen voor kwaliteitsbewaking en voor de controle van de kwaliteit van de gegevens te ondersteunen.</p> <p>Voor de uitvoering van het tweede punt is extra personeel vereist met specifieke kennis van VECTO voor het actualiseren van de certificeringsverordening.</p> |
| Extern personeel | Geen |

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader

- Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidige meerjarige financiële kader
- Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarige financiële kader.

Zet uiteen welke herprogrammering nodig is, onder vermelding van de betrokken begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

[...]

- Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarige financiële kader.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

[...]

3.2.5. Bijdragen van derden

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| | Jaar N | Jaar N+1 | Jaar N+2 | Jaar N+3 | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | | | Totaal |
|------------------------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|--|--|--|--------|
| Medefinancieringsbron | | | | | | | | |
| TOTAAL medegefinancierde kredieten | | | | | | | | |

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor de diverse ontvangsten

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

| Begrotingsonderdeel voor ontvangsten: | Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten | Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁵² | | | | | Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6.) | | |
|---------------------------------------|---|--|----------|----------|----------|--|--|--|--|
| | | Jaar N | Jaar N+1 | Jaar N+2 | Jaar N+3 | | | | |
| Artikel | | | | | | | | | |

Voor de diverse ontvangsten die worden "toegewezen", vermeld het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

De verordening is zodanig ontworpen dat ze een volledige naleving door alle fabrikanten waarborgt. Bijgevolg wordt niet verwacht dat er inkomsten uit de in artikel 8 bedoelde bijdragen voor overtollige emissies zullen worden gegenereerd. Wanneer echter toch inkomsten worden gegenereerd door de toepassing van de bepalingen van dat artikel, vloeien deze terug naar de algemene begroting van de EU. In de effectbeoordeling bij dit voorstel worden verschillende prognoses gedaan betreffende de totale inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies die moeten worden betaald in het geval van niet-naleving.

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

[...]

⁵² Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 25 % aan inningskosten.