



Brussel, 20 december 2018  
(OR. en)

15828/18

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2018/0143(COD)**

---

**CLIMA 273  
ENV 940  
TRANS 672  
MI 1034  
CODEC 2432**

### **RESULTAAT BESPREKINGEN**

---

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
nr. vorig doc.:	15615/18
Nr. Comdoc.:	8922/1/18 REV 1
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO <sub>2</sub> -emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen - Algemene oriëntatie

---

Voor de delegaties gaat hierbij ter informatie de tekst van bovengenoemd voorstel waarover de Raad (Milieu) in zijn zitting van 20 december 2018 een algemene oriëntatie heeft bereikt.

De wijzigingen ten opzichte van de vorige versie van de tekst (doc. 15615/18), die voortvloeien uit de bespreking in de Raad, zijn aangegeven met **vet en onderstreept**. Eerdere wijzigingen ten opzichte van het Commissievoorstel zijn onderstreept. Geschrapte tekst is aangegeven met [...].

Voorstel voor een

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

**tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De mededeling van de Commissie "Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit" heeft een duidelijke ambitie: in 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.

---

<sup>1</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

- (2) Naar aanleiding van die mededeling heeft de Commissie in mei<sup>3</sup> en november<sup>4</sup> 2017 twee mobiliteitspakketten goedgekeurd. Deze pakketten omvatten een positieve agenda die eveneens moet zorgen voor een vlotte transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.
- (3) Deze verordening maakt deel uit van het derde mobiliteitspakket van de Commissie, getiteld "Europa in beweging", dat een vervolg is op de mededeling van de Commissie "Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie - Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU"<sup>5</sup> en is ontworpen om het proces dat de Unie in staat moet stellen ten volle profijt te trekken van de modernisering en het koolstofvrij maken van mobiliteit, af te ronden. Dit derde mobiliteitspakket beoogt een veiligere en toegankelijker Europese mobiliteit, een betere concurrentiepositie van de Europese industrie, zekerder Europese banen en een schoner en beter aangepast mobiliteitssysteem teneinde het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. Dit vergt de volledige inzet van de Unie, de lidstaten en belanghebbenden, vooral voor het opvoeren van de inspanningen om CO<sub>2</sub>-emissies en luchtverontreiniging te verminderen.
- (4) Deze verordening biedt, naast de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen<sup>6</sup>, een duidelijk traject voor CO<sub>2</sub>-emissiereducties van de wegvervoersector en draagt bij tot de verwezenlijking van de bindende doelstelling om de broeikasgasemissies in de gehele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 40 % te verminderen ten opzichte van 1990, zoals onderschreven in de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 en [...] door de Raad op 6 maart 2015 goedgekeurd als de voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage van de Unie krachtens de Overeenkomst van Parijs.

---

<sup>3</sup> Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen, COM(2017) 283 final.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Investeren in een slimme, innovatieve en duurzame industrie — Een hernieuwde strategie voor het industriebeleid van de EU, COM(2017) 479 final.

<sup>6</sup> Verordening (EU) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (PB L [...] van [...], blz. [...]).

- (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 de EU-regeling voor de emissiehandel. 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 [...] die worden genoemd in de mededeling van de Commissie over de strategie voor de energie-unie<sup>7</sup>, [...] die ten doel heeft de consumenten in de Unie betrouwbare, duurzame, concurrerende en betaalbare energie te bieden. In die mededeling staat 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 CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen, waaronder vrachtauto's, bussen en touringcars, bedragen ongeveer 6 % van alle CO<sub>2</sub>-emissies in de Unie en ongeveer 25 % van alle CO<sub>2</sub>-emissies van het wegvervoer. Indien er geen maatregelen worden genomen, zal het aandeel van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen tussen 2010 en 2030 naar verwachting met ongeveer 9 % stijgen. Momenteel zijn in de wetgeving van de Unie nog geen CO<sub>2</sub>-reductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld.

---

<sup>7</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Europese Investeringsbank: "Een kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering" (COM(2015) 80 final).

- (9) Om ervoor te zorgen dat het energie-efficiëntiepotentieel ten volle wordt benut en dat de wegvervoersector als geheel bijdraagt aan de overeengekomen broeikasgasemissiereducties, is het passend de reeds bestaande CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen aan te vullen door CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen. Deze 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 CO<sub>2</sub>-emissienormen 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 reductioniveaus moet rekening worden gehouden met de mate waarin die reductioniveaus doeltreffend zijn om tegen 2030 een kostenefficiënte bijdrage te leveren aan de vermindering van de emissies van sectoren die onder Verordening [...] (EU) [...] 2018/842<sup>8</sup> vallen, met de daaruit voortvloeiende kosten en besparingen voor de samenleving, fabrikanten, vervoerondernemers en consumenten, alsook met de directe en indirecte gevolgen voor de werkgelegenheid, innovatie en de bijkomende voordelen wat betreft verminderde luchtverontreiniging en verbeterde energiezekerheid.

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).

- (12) In het kader van de uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009<sup>9</sup> is een nieuwe procedure ingevoerd voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van individuele zware bedrijfsvoertuigen. Verordening (EU) 2017/2400<sup>10</sup> van de Commissie bevat een op de VECTO-tool gebaseerde methode waarmee de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van volledige zware bedrijfsvoertuigen kunnen worden gesimuleerd. 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 juli 2019 de CO<sub>2</sub>-emissies bepaald voor vier groepen zware bedrijfsvoertuigen die ongeveer 65 tot 70 % van alle CO<sub>2</sub>-emissies van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen van de Unie voor hun rekening nemen.
- (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) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad<sup>11</sup> moet monitoring plaatsvinden van de krachtens Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde gegevens betreffende CO<sub>2</sub>-emissies. Die gegevens moeten de basis vormen voor het bepalen van de reductiedoelstellingen voor de vier meest vervuilende groepen zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, alsook voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in een bepaalde rapportingsperiode.

---

<sup>9</sup> Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG.

<sup>10</sup> Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L 349 van 29.12.2017, blz. 1).

<sup>11</sup> Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (15) Voor 2025 moet een reductiedoelstelling worden vastgesteld als een relatieve vermindering ten opzichte van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van die zware bedrijfsvoertuigen die tijdens de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020 nieuw zijn ingeschreven; deze vermindering moet de toepassing van direct beschikbare kostenefficiënte technologieën voor conventionele voertuigen weerspiegelen. **Voor de periode na 2030 moet eveneens een reductiedoelstelling worden vastgesteld. Die doelstelling moet gelden tenzij op basis van de** in 2022 uit te voeren evaluatie **anders wordt besloten [...]**.
- (15a) Om de robuustheid van de referentiewaarden van CO<sub>2</sub>-emissies te vrijwaren tegen het verhogen van CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen door onoorbare procedurele middelen, hetgeen niet representatief zou zijn voor een situatie waarin CO<sub>2</sub>-emissies reeds zijn gereguleerd, is het passend te voorzien in een methodologie om de referentiewaarden van de emissies indien nodig te corrigeren.
- (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 CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen op de korte en de middellange termijn, aangezien het gebruik van lng-technologieën leidt tot lagere CO<sub>2</sub>-emissies in vergelijking met dieselvoertuigen. Het CO<sub>2</sub>-emissiereductiepotentieel van lng-voertuigen komt reeds volledig tot uitdrukking in VECTO. De huidige lng-technologieën zorgen ook voor een laag niveau van luchtverontreinigende emissies zoals stikstofoxiden en fijn stof. Er is tevens een adequate minimale tankinfrastructuur opgezet die verder wordt uitgerold als onderdeel van nationale beleidskaders voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
- (17) Bij de berekening van de referentie-emissies [...] 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 [...]. Het is derhalve passend werkvoertuigen zoals vuilniswagens of voor bouwactiviteiten gebruikte vrachtauto's niet in die berekening op te nemen. Die voertuigen leggen relatief kleine afstanden af en wegens hun specifieke rijpatroon lijken technische maatregelen voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik voor deze voertuigen minder kostenefficiënt dan voor zware bedrijfsvoertuigen die gebruikt worden voor de levering van goederen.

- (18) De CO<sub>2</sub>-reductievereisten moeten in gram CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen gedurende hun levensduur in de verschillende subgroepen.
- (20) Op basis van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 voertuigen<sup>12</sup>.
- (22) Voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant moeten alle emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen derhalve als meer dan één voertuig worden geteld, wat tot een reductie van de gemiddelde specifieke emissies van die fabrikant zal leiden. De hoogte van de stimulansen moet afhankelijk zijn van de feitelijke CO<sub>2</sub>-emissies van het voertuig. Om te voorkomen dat de milieudoelstellingen hierdoor worden afgezwakt moet voor de daaruit voortvloeiende reductie een maximumwaarde gelden.
- (23) De stimulansen voor emissiearme zware bedrijfsvoertuigen mogen uitsluitend worden toegepast als de CO<sub>2</sub>-emissies ervan lager zijn dan ongeveer de helft van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 [...] die niet aan de CO<sub>2</sub>-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. [...] Om ervoor te zorgen dat de stimulansen evenwichtig over de verschillende soorten voertuigen worden verdeeld, moet er derhalve ook een maximumwaarde gelden voor de reductie van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant die wordt behaald met emissievrije kleine vrachtauto's [...].

---

<sup>12</sup> Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, als gewijzigd bij Richtlijn (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

- (25) Om een kostenefficiënte toepassing van de CO<sub>2</sub>-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) Om vroegtijdige reducties te stimuleren, moet een fabrikant wiens gemiddelde specifieke emissies onder het emissiereductietraject liggen dat bepaald wordt door de referentie-emissies [...] 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 doelstelling voor 2025 en de doelstelling voor de periode na 2030 liggen, moet die emissiekredieten kunnen opsparen om aan de doelstelling voor de periode van 1 juli 2025 tot en met 30 juni 2030 te kunnen voldoen.
- (27) Indien de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling in een gegeven periode van 12 maanden vanaf 1 juli 2025 tot en met 30 juni 2030 niet kan naleven, moet hij ook de mogelijkheid krijgen een beperkte emissieschuld te verwerven. Uiterlijk op 30 juni 2030 moeten de fabrikanten echter de resterende emissieschuld hebben weggevoerd.
- (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 teneinde de specifieke CO<sub>2</sub>-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) 2018/956 op de fabrikanten rustende verplichting om nauwkeurige gegevens te verstrekken en de administratieve boetes die kunnen worden opgelegd als de verplichting niet wordt nageleefd, dragen bij tot het waarborgen van de robuustheid van de gegevens die voor de naleving van de doelstellingen in het kader van deze verordening worden gebruikt.
- (31) Voor het behalen van de CO<sub>2</sub>-reducties krachtens deze verordening is het essentieel dat de CO<sub>2</sub>-emissies van de in gebruik zijnde zware bedrijfsvoertuigen in overeenstemming zijn met de krachtens Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan vastgestelde 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies is sterk afhankelijk van de representativiteit van de voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies gebruikte methode. Overeenkomstig het advies van het mechanisme voor wetenschappelijk advies<sup>13</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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 het in kaart brengen en verzamelen van de voor dergelijke beoordelingen vereiste gegevens.

---

<sup>13</sup> Groep op hoog niveau van wetenschappelijk adviseurs, wetenschappelijk advies 1/2016, "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

- (34) De Commissie moet in 2022 een evaluatie verrichten van de doeltreffendheid van de bij deze verordening vastgestelde CO<sub>2</sub>-emissienormen, en met name het niveau van de tegen 2030 te behalen verminderingen, de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om die doelstelling te verwezenlijken en te overtreffen, alsook de vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals kleinere vrachtauto's, bussen, touringcars en aanhangwagens. In die evaluatie moet ook, uitsluitend voor de toepassing van deze verordening, aandacht worden besteed aan zware bedrijfsvoertuigen en voertuigcombinaties, rekening houdend met het [...]gewicht en de [...]afmetingen die voor nationaal vervoer gelden, zoals modulaire en intermodale concepten, en moeten tevens eventuele aspecten met betrekking tot de veiligheid en efficiëntie van het vervoer, evenals intermodale, milieu-, infrastructuur- en rebound-effecten alsook de geografische ligging van lidstaten worden beoordeeld.
- (35) Om ervoor te zorgen dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen representatief en volledig geactualiseerd blijven, moeten wijzigingen van Verordening (EG) nr. 595/2009 en de 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 CO<sub>2</sub>-emissies moeten worden beoordeeld.
- (36) Teneinde uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten de in artikel 8, lid 3, artikel 9, lid 3, artikel 11, lid 3, en artikel 12, lid 2, neergelegde uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (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 CO<sub>2</sub>-emissies [...] en ten aanzien van de wijziging van de bijlagen [...] bij deze verordening wat bepaalde technische parameters betreft, met inbegrip van de weegfactoren van de missieprofielen, de belastingen en de jaarlijks afgelegde afstanden, alsmede de aanpassingsfactoren voor de belasting. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven<sup>15</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (38) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het vaststellen van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, niet voldoende 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,

---

<sup>15</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

## 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) 2018/842 bedoelde sectoren met 30 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005 en tot het verwezenlijken van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, alsmede om een goede werking van de interne markt te waarborgen, worden bij deze verordening CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, waardoor de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie in vergelijking met de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies als volgt worden verminderd:

- a) voor de rapporteringsperioden vanaf het jaar 2025 met 15 %;
- b) voor rapporteringsperioden vanaf het jaar 2030 met [...] 30 %, **tenzij anders wordt besloten op grond van** de in artikel 13 voorzene evaluatie.

De referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies worden gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens [...] voor de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020, hierna "de referentieperiode" genoemd, 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.

Voor de toepassing van artikel 5 en bijlage I, punt 2.3, geldt deze verordening tevens voor [...] 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.

De bovenvermelde voertuigcategorieën verwijzen naar de voertuigcategorieën zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>16</sup>.

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

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

- 3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een specifieke procedure vast aan de hand waarvan kan worden bepaald welke voertuigen die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan als werkvoertuigen zijn gecertificeerd, niet als dusdanig zijn geregistreerd, en brengt correcties aan in de jaarlijkse gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van fabrikanten teneinde met die voertuigen rekening te houden, met ingang van de rapporteringsperiode van het jaar 2021 en voor elke daaropvolgende rapporteringsperiode. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

---

<sup>16</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

*Artikel 3*  
*Definities*

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) "referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies": het overeenkomstig punt 3 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke emissies in de in artikel 1 genoemde referentieperiode 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 CO<sub>2</sub>-emissies van een individueel zwaar bedrijfsvoertuig;
- ba) "rapporteringsperiode van jaar Y": de periode van 1 juli van jaar Y tot en met 30 juni van jaar Y + 1;
- 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 bepaalde rapportingsperiode;
- d) "specifieke emissiedoelstelling": de doelstelling van een individuele fabrikant die ieder jaar overeenkomstig punt 4 van bijlage I voor de voorgaande rapportingsperiode 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 CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van die voertuigen;



- h) "werkvoertuig": een [...] zwaar bedrijfsvoertuig, waarvoor de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik uitsluitend voor andere dan de in punt 2.1 van bijlage I bij deze verordening bedoelde missieprofielen zijn bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan;
- 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) 2018/956 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 CO<sub>2</sub>/kWh uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening, of die minder dan 1 g CO<sub>2</sub>/km uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan;
- k) "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO<sub>2</sub>-emissies die minder dan 350 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van een zwaar bedrijfsvoertuig worden bepaald;
- m) "doelsnelheidscyclus": de beschrijving van de voertuigsnelheid die de bestuurder wil bereiken of waaraan hij zich door verkeersomstandigheden moet houden, als functie van de door een rit bestreken afstand;
- 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 1 juli 2020 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke fabrikant de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm voor de voorgaande rapporteringsperiode, en houdt daarbij rekening met:

- a) de krachtens Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde gegevens voor de in de voorgaande rapporteringsperiode geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van werkvoertuigen;
- 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 1 juli 2020 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode 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 de voorgaande rapporteringsperiode.

De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen houdt rekening met het aantal en de CO<sub>2</sub>-emissies van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant in een rapporteringsperiode, met inbegrip van emissievrije 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 CO<sub>2</sub>-emissies ervan en de emissiedrempel van 350 g CO<sub>2</sub>/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*

#### *[...] Specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant*

Vanaf 1 juli 2026 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode bepaalt de Commissie, door middel van de in artikel 10, lid 1, bedoelde uitvoeringshandelingen, voor elke fabrikant een specifieke emissiedoelstelling voor de voorgaande rapporteringsperiode. 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 CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling, naargelang het geval;
- b) de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies;
- c) het aandeel voertuigen van de fabrikant in elke subgroep voertuigen;
- d) de op elke subgroep 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 de rapporteringsperioden van de jaren 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 rapportingsperiode, vermenigvuldigd met het verschil tussen:
- a) het in lid 2 bedoelde CO<sub>2</sub>-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 de rapporteringsperioden van de jaren 2019 tot en met 2029 verworven. De in de rapporteringsperioden van de jaren 2019 tot en met 2024 verworven kredieten worden echter uitsluitend in aanmerking genomen om te bepalen of de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling [...] van de rapportingsperiode van het jaar 2025 heeft nageleefd.

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

De in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2028 verworven emissiekredieten en -schulden worden, indien aanwezig, van de ene rapportingsperiode op de andere overgedragen tot en met de rapportingsperiode van het jaar 2029, wanneer eventuele resterende emissieschulden moeten zijn weggewerkt.

2. Het CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies en de in artikel 1, eerste alinea, onder a), [...] vermelde doelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025, en tussen de [...] doelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 en de doelstelling die vanaf de rapporteringsperiode van het jaar 2030 van toepassing is.

#### *Artikel 8*

#### *Naleving van de specifieke emissiedoelstellingen*

1. Wanneer overeenkomstig lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige emissies heeft in een bepaalde rapportingsperiode vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies op, die met onderstaande formule wordt berekend:

**a) Voor de periode 2025-2029:**

$$\text{(Bijdrage voor overtollige emissies)} = \text{(Overtollige emissies} \times \text{4 000 EUR/gCO}_2\text{/tkm)}$$

**b) Vanaf 2030:**

$$\text{(Bijdrage voor overtollige emissies)} = \text{(Overtollige emissies} \times \text{6 800 EUR/gCO}_2\text{/tkm)}$$

2. Een fabrikant wordt in de volgende gevallen geacht overtollige emissies te hebben:
- wanneer in een of meer rapportingsperioden van de jaren 2025 tot en met 2028 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten hoger is dan de in artikel 7, lid 1, bedoelde emissieschuldlimiet;
  - wanneer in de rapportingsperiode van het jaar 2029 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten hoger is dan nul;
  - wanneer vanaf de rapportingsperiode van het jaar 2030 de gemiddelde specifieke emissies van de fabrikant hoger zijn dan zijn specifieke emissiedoelstelling.

De overtollige emissies in een bepaalde rapportingsperiode 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 l),] van Verordening (EG) nr. 595/2009 bedoelde procedure vaststellen dat de CO<sub>2</sub>-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik afwijken van de in het conformiteitscertificaat of het bestand van de gebruiker 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 door middel van uitvoeringshandelingen nadere voorschriften vast betreffende de procedures voor het melden van dergelijke afwijkingen en voor de wijze waarop daarmee rekening wordt gehouden bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies. Die [...] uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

*Artikel 9 bis*  
*Beoordeling van de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies*

De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een procedure vast voor het beoordelen en, indien van toepassing, corrigeren, van de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies om ervoor te zorgen dat deze representatief zijn om als basis voor de berekening van de emissiedoelstellingen voor het volledige EU-wagenpark te dienen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## Artikel 10

### Publicatie van gegevens en prestatie van de fabrikant

1. De Commissie publiceert, door middel van uitvoeringshandelingen die jaarlijks uiterlijk op 30 april moeten worden vastgesteld, een lijst met:
  - a) vanaf 1 juli 2020: voor elke fabrikant de in artikel 4 bedoelde gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissie in de voorgaande rapporteringsperiode;
  - b) vanaf 1 juli 2020: voor elke fabrikant de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen in de voorgaande rapporteringsperiode;
  - c) vanaf 1 juli 2026: voor elke fabrikant de in artikel 6 bedoelde specifieke emissiedoelstelling voor de voorgaande rapporteringsperiode;
  - d) van 1 juli 2020 tot en met 30 juni 2031: voor elke fabrikant het CO<sub>2</sub>-reductietraject, de emissiekredieten en, vanaf 1 juli 2026, de emissieschulden in de voorgaande rapporteringsperiode, bedoeld in artikel 7;
  - e) vanaf 1 juli 2026: voor elke fabrikant de in artikel 8 bedoelde overtollige emissies in de voorgaande rapporteringsperiode;
  - f) vanaf 1 juli 2020: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle in de voorgaande rapporteringsperiode in de Unie geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

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

2. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 15 gedelegeerde handelingen vast om de in lid 1 van dit artikel bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies op de volgende wijze aan te passen:

- a) wanneer de weegfactoren van de missieprofielen of de waarden voor de belasting krachtens artikel 12, lid 1, onder b) of c), zijn aangepast: overeenkomstig de in punt 1 van bijlage II vastgestelde procedure;
- b) wanneer krachtens artikel 12, lid 2, [...] aanpassingsfactoren zijn bepaald: door die aanpassingsfactoren toe te passen op de referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies.

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

### *Artikel 11*

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

1. De Commissie monitort en beoordeelt in hoeverre de in het kader van Verordening (EG) nr. 595/2009 bepaalde waarden voor de CO<sub>2</sub>-emissies en het 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 ten minste de volgende parameters betreffende de werkelijke CO<sub>2</sub>-emissies en het werkelijke energieverbruik van zware bedrijfsvoertuigen met ingang van 1 januari 2021 op gezette tijden door fabrikanten, nationale instanties of via directe gegevensoverdracht uit voertuigen, naargelang het geval, ter beschikking van de Commissie worden gesteld:
  - a) het voertuigidentificatienummer;
  - b) brandstof- en/of elektriciteitsverbruik;
  - c) totale afgelegde afstand;



d) belasting;

e) voor extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen: brandstof- en elektriciteitsverbruik en de afgelegde afstand per rijmodus.

De Commissie verwerkt de ontvangen gegevens om een geanonimiseerde en geaggregeerde dataset tot stand te brengen voor de toepassing van lid 1. De voertuigidentificatienummers worden uitsluitend gebruikt voor de gegevensverwerking en worden niet langer dan noodzakelijk voor dat doel bewaard.

3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de nadere voorschriften voor de procedure voor het verzamelen en verwerken van de in [...] lid 2 van dit artikel bedoelde gegevens vast. 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 op een andere manier dan waarin is voorzien in lid 1, punten b) en c), zodanig worden gewijzigd dat het niveau van de CO<sub>2</sub>-emissies van de overeenkomstig dit lid bepaalde representatieve voertuigen met meer dan 5 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-emissies toe, die met de in punt 2 van bijlage II vermelde formule wordt berekend.
  
3. De Commissie stelt, door middel van uitvoeringshandelingen [...] een methode vast voor het bepalen van een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen, met inbegrip van hun statistische weegfactoren, aan de hand waarvan [...] de in lid 2 van dit artikel bedoelde correctie wordt bepaald, rekening houdend met de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde monitoringgegevens en de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 vermelde technische kenmerken van de voertuigen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

*Artikel 13*  
*Evaluatie en rapportering*

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2022 bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de doeltreffendheid van deze verordening, de vanaf 2030 toepasselijke [...] CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling [...], de vaststelling van CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, waaronder aanhangwagens, **bussen en touringcars**, en over de invoering van bindende emissiereductiedoelstellingen vanaf 2035 en vanaf 2040 voor zware bedrijfsvoertuigen. Dat verslag bevat tevens een beoordeling van de doeltreffendheid van de bepalingen die in het bijzonder gelden voor het CO<sub>2</sub>-kredietsysteem en van de wenselijkheid om de toepassing van die bepalingen in 2030 en daarna te verlengen. Voorts bevat het verslag een beoordeling van de bepalingen die gelden voor emissievrije en emissiearme voertuigen, [...] rekening houdend met de in Richtlijn 2009/33/EG<sup>17</sup> vastgestelde doelstellingen [...] **en de relevante parameters en voorwaarden die van invloed zijn op het in de handel brengen van dergelijke voertuigen**, met het oog op het vervangen, vanaf 2025, van het in artikel 5 bedoelde superkredietsysteem door een stimuleringsmechanisme op basis van passende ijkpunten voor de jaarlijkse verkoop van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen; **voorts wordt de definitie van "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig" opnieuw bezien en wordt voor elke subgroep een eventuele differentiatie onderzocht, in samenhang met de weegfactoren voor de belasting en de afgelegde afstand. Het verslag bevat tevens een beoordeling van de potentiële bijdrage aan emissiereducties door het gebruik van synthetische en geavanceerde alternatieve vloeibare en gasvormige hernieuwbare brandstoffen, waaronder e-brandstoffen, die met hernieuwbare energie worden geproduceerd en voldoen aan de duurzaamheidscriteria en de criteria inzake broeikasgasemissiereducties van Richtlijn (EU) 2018/xx [RED II]. Voorts wordt in de beoordeling ingegaan op de haalbaarheid van het invoeren van een poolingmechanisme tussen fabrikanten**. Die beoordeling gaat, indien gewenst, vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

---

<sup>17</sup> Richtlijn 2009/33/EG inzake schone voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn .../.../EU.

*Artikel 14*  
*Comitéprocedure*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité klimaatverandering, 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 ontwerp-uitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

*Artikel 15*  
*Uitoefening van de delegatie*

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 [...] een termijn van vijf jaar met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met dezelfde termijnen verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van een termijn tegen deze verlenging verzet.

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 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*

[...] Artikel 5, lid 4, van Verordening (EG) nr. 595/2009 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt e) wordt vervangen door:

"e) CO<sub>2</sub>-emissies, brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik en elektrische autonomie van motorvoertuigen;";

b) de volgende punten l) en m) worden 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 uitvoeringsmaatregelen daarvan bepaalde waarden voor CO<sub>2</sub>-emissies, brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik en elektrische autonomie van motorvoertuigen;

m) het aan boord meten en registreren van het brandstof- en elektriciteitsverbruik van motorvoertuigen en van de belasting en de afgelegde afstanden van motorvoertuigen en aanhangwagens."

*Artikel 16 bis*

*Wijziging van Verordening (EU) 2018/956 (monitoring en rapportering zware bedrijfsvoertuigen)*

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

(a) artikel 3 wordt vervangen door:

*"Artikel 3  
Definities*

Voor de toepassing van deze verordening zijn de definities van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 595/2009 en [Verordening CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen] van toepassing."

b) artikel 4, lid 1, wordt vervangen door:

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

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

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

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

c) artikel 5, lid 1, wordt vervangen door:

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

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

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

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

d) artikel 10, lid 1, wordt vervangen door:

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

e) bijlage II, punt 3.2 wordt vervangen door:

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

#### Artikel 16 ter

#### Wijziging van Verordening (EG) nr. 661/2009

Verordening (EG) nr. 661/2009 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan artikel 1 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

"4. voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigen van categorie O, wat de milieuprestaties daarvan betreft.";

b) aan artikel 14, lid 3, worden de volgende punten c) en d) toegevoegd:

"c) maatregelen ter beoordeling van de prestaties van voertuigen van de categorie O wat betreft hun invloed op CO<sub>2</sub>-emissies, brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik en elektrische autonomie van motorvoertuigen;

d) technische voorschriften voor het aan boord van het voertuig meten en registreren van de belasting van voertuigen van categorie O."

*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*



**BIJLAGE I**

**Berekening van de gemiddelde specifieke emissies, de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling en overtollige emissies**

**1. SUBGROEPEN VOERTUIGEN**

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

**Tabel 1 — Subgroepen voertuigen (sg)**

<b>Zware bedrijfsvoertuigen</b>	<b>Soort cabine</b>	<b>Motorvermogen</b>	<b>Subgroep voertuigen (sg)</b>
Ongelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 4x2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton	Alle	$\mu < 170$ kW	<b>4-UD</b>
	Dagcabine	$\geq 170$ kW	<b>4-RD</b>
	Slaapcabine	$\geq 170$ kW en $< 265$ kW	
	Slaapcabine	$\geq 265$ kW	<b>4-LH</b>
Ongelede vrachtwagens met een asconfiguratie van 6x2	Dagcabine	Alle	<b>9-RD</b>
	Slaapcabine		<b>9-LH</b>
Trekken met een asconfiguratie van 4x2 en een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton	Dagcabine	Alle	<b>5-RD</b>
	Slaapcabine	$< 265$ kW	
	Slaapcabine	$\geq 265$ kW	<b>5-LH</b>
Trekken met een asconfiguratie van 6x2	Dagcabine	Alle	<b>10-RD</b>
	Slaapcabine		<b>10-LH</b>

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

"Dagcabine": een cabine die geen slaapcabine is.

Als een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig niet aan een subgroep voertuigen kan worden toegewezen omdat informatie over het soort cabine of het motorvermogen ontbreekt, wordt het toegewezen aan de subgroep lange afstand (long-haul, LH) die overeenkomt met het soort chassis (ongelede vrachtwagen of trekker) en de asconfiguratie (4x2 of 6x2).

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

## 2. BEREKENING VAN DE GEMIDDELDE SPECIFIEKE EMISSIES VAN EEN FABRIKANT

### 2.1. Berekening van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig

De specifieke emissies in g/km (CO<sub>2v</sub>) van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig *v*, toegewezen aan een subgroep *sg*, worden met de volgende formule berekend:

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

waarbij

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

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

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

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

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

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

**Tabel 2 — Weegfactoren van missieprofielen ( $W_{sg,mp}$ )**

Subgroep voertuigen ( <i>sg</i> )	Missieprofiel <sup>1</sup> ( <i>mp</i> )						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
<b>4-UD</b>	0	0	0	0	0,5	0,5	0
<b>4-RD</b>	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
<b>4-LH</b>	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
<b>9-RD</b>	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
<b>9-LH</b>	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
<b>5-RD</b>	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
<b>5-LH</b>	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
<b>10-RD</b>	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
<b>10-LH</b>	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

**<sup>1</sup>Omschrijvingen van de missieprofielen**

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

## 2.2. Gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voor een fabrikant

Voor elke fabrikant en elke rapportingsperiode worden de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm ( $avgCO2_{sg}$ ) van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep  $sg$  als volgt berekend:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

waarbij

$\sum v$	de som van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep $sg$ , met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a);
$CO2_v$	de specifieke CO <sub>2</sub> -emissies van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig $v$ , bepaald overeenkomstig punt 2.1;
$V_{sg}$	het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep $sg$ , met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a);
$PL_{sg}$	de gemiddelde belasting van voertuigen in de subgroep $sg$ , zoals bepaald in punt 2.5.

## 2.3. Berekening van de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen, bedoeld in artikel 5

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

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

waarbij

$V$	het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).
$V_{conv}$	het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a), en met uitzondering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;
$V_{zlev}$	de som van $V_{in}$ en $V_{out}$ ,

waarbij

$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v/350))$   
met  $\sum_v \square$  als de som van alle nieuwe emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen met de in artikel 2, lid 1, onder a) tot en met d), bedoelde kenmerken;

$CO2_v$  de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig  $v$ , bepaald overeenkomstig punt 2.1;

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

#### 2.4. Berekening van het aandeel voertuigen van een fabrikant in een subgroep

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

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

waarbij

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

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

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

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

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

waarbij

$\sum_{mp}$  de som van alle missieprofielen  $mp$ ;

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

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

**Tabel 3 — Waarden voor de belasting  $PL_{sg, mp}$  (in ton)**

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

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

## 2.6. Berekening van de weegfactor voor de belasting en de afgelegde afstand

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

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

waarbij

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

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

$PL_{sg}$  zoals bepaald in punt 2.5;

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

**Tabel 4 — Jaarlijks afgelegde afstanden**

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

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

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode worden de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in g/tkm ( $CO_2$ ) als volgt berekend:

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

waarbij

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

$ZLEV$  zoals bepaald in punt 2.3;

$share_{,sg}$  zoals bepaald in punt 2.4;

$MPW_{sg}$  zoals bepaald in punt 2.6;

$avgCO_{2,sg}$  zoals bepaald in punt 2.2;

**3. BEREKENING VAN DE REFERENTIEWAARDEN VAN DE CO<sub>2</sub>-EMISSIONS, BEDOELD IN ARTIKEL 1**

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

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

waarbij

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

$CO2_v$	de specifieke CO <sub>2</sub> -emissies van het voertuig $v$ , zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1, indien van toepassing aangepast overeenkomstig bijlage II;
$rV_{sg}$	het in de <u>referentieperiode</u> geregistreerde totale aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep $sg$ , met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 1, tweede alinea;
$PL_{sg}$	de gemiddelde belasting van voertuigen in de subgroep $sg$ , zoals bepaald in punt 2.5.

#### 4. BEREKENING VAN DE SPECIFIEKE EMISSIEDOELSTELLING VAN EEN FABRIKANT, BEDOELD IN ARTIKEL 6

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

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

waarbij

$\sum_{sg}$	de som van alle subgroepen;
$share_{sg}$	zoals bepaald in punt 2.4;
$MPW_{sg}$	zoals bepaald in punt 2.6;
$rf$	de <u>toepasselijke</u> CO <sub>2</sub> -reductiedoelstelling (in %) voor de specifieke <u>rapporteringsperiode</u> ;
$rCO2_{sg}$	zoals bepaald in punt 3.

#### 5. EMISSIEKREDIETEN EN -SCHULDEN, BEDOELD IN ARTIKEL 7

##### 5.1. Berekening van het CO<sub>2</sub>-reductietraject voor emissiekredieten

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van de jaren Y in het tijdvak 2019 tot en met 2030, wordt een CO<sub>2</sub>-emissietraject ( $ET_Y$ ) als volgt gedefinieerd:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

waarbij

$\sum_{sg} (...)$	de som van alle subgroepen;
$share_{sg}$	zoals bepaald in punt 2.4;
$MPW_{sg}$	zoals bepaald in punt 2.6;
$rCO2_{sg}$	zoals bepaald in punt 3;



waarbij

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

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

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

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

$rf_{2025}$  en  $rf_{2030}$  zijn de CO2-reductiedoelstellingen (in %) die van toepassing zijn voor respectievelijk de rapporteringsperioden voor 2025 en 2030 [...].

## 5.2. Berekening van de emissiekredieten en -schulden in elke rapporteringsperiode

De emissiekredieten ( $cCO2_Y$ ) en emissieschulden ( $dCO2_Y$ ) worden voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van de jaren Y in het tijdvak 2019 tot en met 2029 als volgt berekend:

*indien  $CO2_Y < ET_Y$ :*

$$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_Y \quad \text{en}$$

$$dCO2_Y = 0$$

*indien  $CO2_Y > T_Y$  voor de jaren 2025 tot en met 2029:*

$$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y \quad \text{en}$$

$$cCO2_Y = 0$$

*In alle andere gevallen worden  $dCO2_Y$  en  $cCO2_Y$  op 0 gesteld.*

waarbij

$ET_Y$  het overeenkomstig punt 5.1 bepaalde emissietraject van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$CO2_Y$  de overeenkomstig punt 2.7 bepaalde gemiddelde specifieke emissies in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$T_Y$  de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$V_Y$  aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).

### 5.3. Emissieschuldlimiet

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

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

waarbij

$T_{2025}$  de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant in de rapporteringsperiode van 2025;

$V_{2025}$  aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van 2025, met uitzondering van alle werkvoertuigen overeenkomstig artikel 4, onder a).

### 5.4. Vóór 2025 verworven emissiekredieten

De in de rapporteringsperiode van 2025 verworven emissiekredieten worden verminderd met een bedrag ( $redCO_2$ ) dat overeenkomt met de vóór deze rapporteringsperiode verworven emissiekredieten, wat voor elke fabrikant als volgt wordt bepaald:

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

waarbij

min het minimum van de twee tussen haakjes vermelde waarden;

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

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

$cCO_{2Y}$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissiekredieten voor de rapporteringsperiode van jaar Y.

## 6. BEPALING VAN OVERTOLLIGE EMISSIES VAN EEN FABRIKANT, BEDOELD IN ARTIKEL 8, LID 2

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode vanaf 2025 wordt de waarde van de overtollige emissies ( $exeCO_{2Y}$ ) als volgt bepaald wanneer de waarde positief is:

**voor de rapporteringsperiode van 2025**

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

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

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_I - redCO2 - limCO2$$

voor de rapporteringsperiode van het jaar 2029

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

voor de rapporteringsperioden van de jaren Y vanaf 2030

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

waarbij

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

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

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

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

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

$dCO2_y$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissieschulden in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$cCO2_y$  de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissiekredieten in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$limCO2$  de overeenkomstig punt 5.3 bepaalde emissieschuldlimiet;

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

In alle andere gevallen wordt de waarde voor de overtollige emissies  $exeCO2_y$  op 0 gesteld.

## BIJLAGE II

### Aanpassingsprocedures

#### 1. AANPASSINGSFACTOREN VOOR DE BELASTING, BEDOELD IN ARTIKEL 12, LID 1, ONDER C)

Voor de berekening van de in artikel 1 bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies worden, behoudens artikel 10, lid 2, onder a), de weegfactoren van missieprofielen en de waarden voor belasting gebruikt die van toepassing zijn in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 12, lid 1, onder c), bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en worden de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een zwaar bedrijfsvoertuig  $v$ , die zijn bepaald voor een in punt 2.1, tabel 2, van bijlage I bedoeld missieprofiel  $mp$ , als volgt aangepast:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

waarbij

$sg$  de subgroep waartoe het voertuig  $v$  behoort;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$  de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voertuig  $v$  in g/km, zoals bepaald voor missieprofiel  $mp$  en gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 [...] gerapporteerde monitoringgegevens voor de referentieperiode;

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

$PL_{sg,mp}$  de waarde van de belasting die is toegekend aan voertuigen in de subgroep  $sg$  voor het missieprofiel  $mp$  in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 12, lid 1, onder c), bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig punt 2.5, tabel 3, van bijlage I;

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

Tabel 5 — Aanpassingsfactoren voor de belasting  $PLa_{sg,mp}$

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

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

## 2. AANPASSINGSFACTOREN, BEDOELD IN ARTIKEL 10, LID 2, ONDER B)

Voor de berekening van de in artikel 1 bedoelde referentiewaarden van de CO<sub>2</sub>-emissies worden, behoudens artikel 10, lid 2, onder b), de weegfactoren van missieprofielen en de waarden voor belasting gebruikt die van toepassing zijn in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 12, lid 1, onder c), bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en worden de CO<sub>2</sub>-emissies in g/km van een zwaar bedrijfsvoertuig  $v$ , die zijn bepaald voor een in punt 2.1 van bijlage I bedoeld missieprofiel  $mp$ , als volgt aangepast:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2[\dots]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(\underline{RP})_{r,mp})$$

waarbij

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

$sg$  de subgroep waartoe het voertuig  $v$  behoort;

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

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$  de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voertuig  $v$  in g/km, zoals bepaald voor missieprofiel  $mp$  en gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 [...] gerapporteerde monitoringgegevens van de referentieperiode;

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

$CO_{2r,mp}$  de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van representatief voertuig  $r$ , zoals bepaald voor missieprofiel  $mp$  overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, in de rapporteringsperiode waarin de in artikel 12, lid 2, bedoelde wijzigingen van kracht worden voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

Het representatief voertuig wordt bepaald overeenkomstig de in artikel 12, lid 3, bedoelde methode.

---