EUROPESE
COMMISSIE

Straatsburg, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapporteringsverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Een van de belangrijkste elementen van de **Europese Green Deal**, waarin de Commissie zich ertoe verbindt uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu aan te pakken, is de **Europese klimaatwet**, waarin de toezegging van de EU om tegen 2050 klimaatneutraal te worden en de tussentijdse ambitie om de emissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van 1990, in wetgeving worden vastgelegd. Dit sluit aan bij de inzet van de EU voor wereldwijde klimaatactie in het kader van de Overeenkomst van Parijs. Door de crisis in verband met de invasie van Oekraïne door Rusland wordt het nog belangrijker voor de EU om minder afhankelijk te worden van fossiele brandstoffen. Dit wordt benadrukt in het **REPowerEU-plan**, waarin maatregelen uiteen worden gezet om energie te besparen, de toelevering te diversifiëren, fossiele brandstoffen te vervangen, en in alle sectoren slimme investeringen te doen en hervormingen door te voeren.

Het wegvervoer is verantwoordelijk voor een vijfde van alle broeikasgasemissies in de EU, en die emissies nemen toe. Aangezien de energieafhankelijkheid van de EU zo snel mogelijk moet worden verminderd, is het nog belangrijker en duidelijker dat moet worden overgeschakeld op **emissievrije mobiliteit**, aangezien het wegvervoer ook een derde van alle eindenergieverbruik in de EU veroorzaakt. In het REPowerEU-plan wordt in dit verband benadrukt dat energiebesparingen en de energie-efficiëntie in de vervoersector moeten worden opgevoerd, en dat de transitie naar emissievrije voertuigen moet worden versneld, waarbij elektrificatie en fossiele waterstof moeten worden gecombineerd om fossiele brandstoffen te vervangen.

Om die aangescherpte klimaatdoelstellingen te verwezenlijken, heeft de Commissie in juli 2021 een uitgebreid pakket consistente beleidsvoorstellen goedgekeurd als onderdeel van het **"Fit for 55"-pakket**.

Vervoer veroorzaakt ook meer dan twee derde van alle NO_x-emissies en een aanzienlijk deel (ongeveer 10 % of meer) van de totale uitstoot van andere verontreinigende stoffen. Met name het wegvervoer veroorzaakt nog steeds een aanzienlijk deel van de emissies van alle luchtverontreinigende stoffen (met uitzondering van SO_x).

Zonder verdere maatregelen zal deze sector onvoldoende bijdragen tot de klimaatdoelstellingen en de doelstelling om alle verontreiniging tot nul terug te brengen voor 2030 en 2050 en tot het verminderen van de energieafhankelijkheid van de EU. Uit de beleidsscenario's die ten grondslag liggen aan het plan voor klimaatdoelstellingen en het "Fit for 55"-pakket blijkt dat meer ambitie nodig is om de CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen terug te dringen, in combinatie met beleid ter verbetering van de vrachtvervoerssystemen, onder meer door andere vervoerswijzen te gebruiken.

De sector zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakt meer dan een kwart van de broeikasgasemissies van het wegvervoer in de EU en meer dan 6 % van de totale broeikasgasemissies van de EU. In 2019 stootten zware bedrijfsvoertuigen 44 % meer uit dan de hele luchtvaart en 37 % meer dan het zeevervoer.

De automobielindustrie is van essentieel algemeen belang voor de economie van de EU en is goed voor meer dan 7 % van haar bbp. Zij biedt direct of indirect werkgelegenheid aan 14,6 miljoen Europeanen: in de productie, de verkoop, het onderhoud, de bouw en het vervoer en vervoersdiensten. De EU is een van de grootste producenten van motorvoertuigen ter wereld en heeft in deze sector een leiderschapspositie op technologisch gebied. De EU-

investeringen in onderzoek en ontwikkeling in de automobielsector bedragen 60,9 miljard EUR per jaar. De sector zware bedrijfsvoertuigen is een belangrijke sector binnen de automobielindustrie, met veel grote productielocaties voor zware bedrijfsvoertuigen in de EU. Hoewel het aantal jaarlijks geproduceerde zware bedrijfsvoertuigen (ongeveer 500 000 stuks) veel lager is dan het aantal auto's, is de toegevoegde waarde per geproduceerd voertuig bij zware bedrijfsvoertuigen aanzienlijk hoger.

De automobielsector bevindt zich in een omvangrijke, structurele transformatie, onder meer naar schone en digitale technologieën, en met name de overschakeling van verbrandingsmotoren naar emissievrije en emissiearme technologieën en in toenemende mate verbonden voertuigen. De automobielsector moet in staat worden gesteld zijn leiderschapspositie op het gebied van de technologieën van de toekomst vast te houden en te versterken.

De **CO_2-emissienormen** voor zware bedrijfsvoertuigen spelen een belangrijke rol bij het terugdringen van de CO_2-emissies in de sector. De **algemene doelstelling** van dit voorstel is te voorzien in nieuwe emissienormen om de CO_2-emissies te verminderen en bij te dragen tot de transitie naar emissievrije mobiliteit in het bredere kader van de sterkere klimaatambitie van de EU voor 2030 en tot klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050.

Het voorstel heeft **drie specifieke doelstellingen**. De eerste doelstelling is om, in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen van de EU, de **CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen** op kosteneffectieve wijze te **verminderen**, en tegelijkertijd bij te dragen tot een betere energiezekerheid van de EU. Omdat het effect van de CO_2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen op het terugdringen van de emissies van het totaal aan voertuigen niet direct merkbaar zal zijn, en gezien de dynamiek van de vernieuwing van het wagenpark, is vroegtijdige actie belangrijk om ervoor te zorgen dat de langetermijndoelstelling wordt gehaald.

De tweede specifieke doelstelling is om voordelen te bieden aan Europese **vervoerders en vervoersgebruikers**, waarvan de meeste kmo's zijn, door een bredere inzet van energie-efficiëntere voertuigen. De CO_2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen zetten fabrikanten ertoe aan het aanbod van emissievrije voertuigen te vergroten, zodat consumenten kunnen profiteren van goedkopere emissievrije voertuigmodellen en aanzienlijke energiebesparingen als gevolg van het gebruik daarvan, zodat de totale eigendomskosten lager zullen zijn.

De derde specifieke doelstelling is het versterken van het **leiderschap van de EU op het gebied van industriële technologie en innovatie** door investeringen te richten op emissievrije technologieën. Hoewel de automobielsector met succes geavanceerde technologieën voor verbrandingsmotoren ontwikkeld, geproduceerd en in de handel gebracht heeft, moeten investeringen nu in toenemende mate voor emissievrije technologieën worden bestemd zodat de EU een leidende speler kan worden in de huidige wereldwijde transitie naar emissievrije mobiliteit.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit initiatief hangt nauw samen met de voorstellen in het kader van het "Fit for 55"-pakket.

Omdat de CO_2-emissienormen ervoor zorgen dat de emissies van het wegvervoer worden teruggedrongen, zullen deze de lidstaten met name helpen hun doelstellingen in het kader van de verordening inzake de verdeling van de inspanningen te verwezenlijken. Aangezien zij de verdere overschakeling op elektrisch vervoer stimuleren, dragen zij zowel bij tot de energie-efficiëntiedoelstellingen als ook, door een aanvullende vorm van gebruik van hernieuwbare energie te bieden, tot de doelstelling betreffende hernieuwbare energie. Het voorstel is ook in

overeenstemming met de voorstellen die zijn gedaan tijdens de Conferentie over de toekomst van Europa, met name voorstellen 3 en 4 inzake klimaatverandering, energie en vervoer, waarin er uitdrukkelijk toe wordt opgeroepen om de afhankelijkheid van olie en gas verder terug te dringen en het gebruik van elektrische voertuigen, alsook investeringen in de nodige oplaadinfrastructuur, te stimuleren.

Er is duidelijk complementariteit tussen de CO_2-emissienormen en de emissiehandel voor gebouwen en wegvervoer. De CO_2-emissienormen omvatten eisen betreffende het aanbod van zuinigere en emissievrije voertuigen en eisen aan voertuigfabrikanten wat betreft hun toekomstige wagenpark. De uitbreiding van de handel in emissierechten betreft het gebruik van brandstoffen in het gehele wagenpark. Hierdoor zou zowel de vraag naar zuinigere voertuigen als naar emissievrije voertuigen kunnen toenemen, zodat de CO_2-efficiëntiedoelstellingen van de voertuigfabrikanten gemakkelijker kunnen worden gehaald.

De CO_2-emissienormen, als gevolg waarvan nieuwe emissievrije voertuigen op de markt komen, vormen eveneens een aanvulling op de richtlijn hernieuwbare energie, waarmee het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor verbrandingsmotoren in het bestaande wagenpark wordt gestimuleerd.

Er zijn ook belangrijke synergieën tussen de CO_2-emissienormen en een krachtiger emissiehandelsysteem (ETS) en de richtlijn hernieuwbare energie. Het emissiehandelsysteem en de richtlijn hernieuwbare energie zullen koolstofvrije stroomopwekking bevorderen, zodat emissievrije voertuigen, daarbij gestimuleerd door de CO_2-emissienormen, in toenemende mate kunnen worden aangedreven met hernieuwbare energiebronnen, zodat alle emissies van bron tot wiel koolstofvrij kunnen worden.

Er is ook sprake van belangrijke synergieën met het voorstel voor de Euro 7-emissienormen voor de typegoedkeuring van voertuigen, zodat alle voertuigen zo schoon zijn als technologisch en economisch haalbaar is. Dit is met name van belang omdat zelfs emissievrije voertuigen microplastics uit banden en deeltjes uit remsystemen uitstoten. Er wordt voorgesteld deze niet-uitlaatemissies te reguleren in het kader van Euro 7.

Waar de CO_2-emissienormen het aanbod van emissievrije voertuigen waarborgen, vormt de **verordening betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** ten slotte een noodzakelijk aanvullend instrument om de marktbelemmeringen voor de uitrol van infrastructuur aan te pakken.

Een combinatie van energiebelasting, investeringen in oplaad- en tankinfrastructuur, nieuwe koolstofbeprijzing en geactualiseerde CO_2-normen leidt tot een evenwichtige en kosteneffectieve aanpak om de emissies van het wegvervoer terug te dringen, marktbelemmeringen en marktfalen tegen te gaan en investeerders zekerheid te bieden zodat in emissievrije technologieën wordt geïnvesteerd.

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

Dit voorstel is in overeenstemming met alle acties en beleidsmaatregelen van de EU, en helpt de EU haar verhoogde doelstelling voor 2030 te verwezenlijken en een succesvolle en rechtvaardige transitie naar de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050, zoals geformuleerd door de Commissie in haar mededeling over de Europese Green Deal, te bewerkstelligen.

Samen met het voorstel in het kader van het “Fit for 55”-pakket, NextGenerationEU, het REPowerEU-plan en het meerjarig financieel kader voor 2021-2027, draagt dit voorstel bij tot de verwezenlijking van de door Europa nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transitie. Door dit beleid te combineren, wordt de overschakeling op een schone en duurzame economie, waarin klimaatactie wordt gekoppeld aan economische groei, versneld. Het initiatief is ook in overeenstemming met het beleid van de Unie inzake een schone en

circulaire economie, met het beleid inzake duurzame en slimme mobiliteit en met de doelstellingen van het actieplan om alle verontreiniging tot nul terug te dringen[1]. Aangezien het versnellen van het gebruik van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen zal leiden tot minder luchtverontreiniging en tot bijkomende voordelen voor water en bodem als gevolg van minder verontreiniging door atmosferische depositie, draagt het initiatief bij tot doelstellingen inzake schone lucht, waaronder strengere luchtkwaliteitsnormen in de voorgestelde herziening[2] van de luchtkwaliteitsrichtlijnen.

Zoals al aangekondigd in de mededeling "**Actualisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa**"[3] werkt de Commissie samen met overheden, belanghebbenden en sociale partners in een cocreatieproces om de groene en digitale transitietrajecten in kaart te brengen waarmee de opschaling van de productie van emissievrije voertuigen, de snelle uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de bijbehorende bij- en omscholing van werknemers zullen worden ondersteund. Met het industrieel plan voor de Green Deal[4] zal het concurrentievermogen van de Europese nettonulindustrie worden versterkt en de snelle transitie naar klimaatneutraliteit worden ondersteund. Dat plan heeft tot doel een omgeving te scheppen die gunstiger is voor het opschalen van de capaciteit van de EU om de klimaatneutrale technologieën en producten te fabriceren die nodig zijn om de ambitieuze klimaatdoelstellingen van Europa te halen.

Dit initiatief is ook in overeenstemming met het EU-beleid inzake onderzoek en innovatie. Ook binnen het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie van de EU wordt steun voor de ontwikkeling van emissievrije technologieën geboden, met name via Horizon Europa-partnerschappen.

Dit initiatief is in overeenstemming met de EU-financiering voor emissievrije en emissiearme voertuigen en schoon vervoer. De financiering vanuit het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Fonds voor een rechtvaardige transitie samen bedraagt 8,2 miljard EUR voor infrastructuur voor schoon stadsvervoer, 5,1 miljard EUR voor rollend materieel voor schoon stadsvervoer, 1,1 miljard EUR voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, 408 miljoen EUR voor de digitalisering van het stadsvervoer — broeikasgasemissies, en 141 miljoen EUR voor de digitalisering van het wegvervoer — broeikasgasemissies. Voorts bedraagt de steun vanuit de faciliteit voor herstel en veerkracht 7,7 miljard EUR voor infrastructuur voor schoon stedelijk vervoer, 5,4 miljard EUR voor rollend materieel voor schoon stedelijk vervoer, 60 miljoen EUR voor de digitalisering van vervoer wanneer dit deels bestemd is voor de vermindering van de broeikasgasemissies in het stedelijk vervoer, 380 miljoen EUR voor de digitalisering van het vervoer wanneer dit deels bestemd is voor de vermindering van de broeikasgasemissies in het wegvervoer, en 7,6 miljard EUR voor emissievrije of emissiearme voertuigen.

Op 12 januari 2023 is de verordening buitenlandse subsidies in werking getreden. Met deze nieuwe regels om verstoringen van de interne markt als gevolg van buitenlandse subsidies aan te pakken, kan de EU open blijven staan voor handel en investeringen en tegelijkertijd zorgen voor een gelijk speelveld voor alle ondernemingen die actief zijn op de eengemaakte markt.

---

1 COM(2021) 400 final.
2 COM(2022) 542 final.
3 COM(2021) 350 final.
4 COM(2023) 62 final.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Overeenkomstig artikel 191 en artikel 192, lid 1, van het VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering. Verordening (EU) 2019/1242 en Verordening (EU) 2018/956 zijn beide gebaseerd op artikel 192 VWEU.

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

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem dat niet kan worden opgelost door louter nationale of lokale maatregelen. Klimaatactie moet op EU-niveau en waar mogelijk op mondiaal niveau worden gecoördineerd. Op grond van het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel is optreden van de EU gerechtvaardigd. Sinds 1992 werkt de Europese Unie aan de ontwikkeling van gezamenlijke oplossingen en aan de bevordering van wereldwijde actie om de klimaatverandering aan te pakken. Meer specifiek zullen de emissiereductiedoelstellingen voor 2030 en op lange termijn dankzij de maatregelen op EU-niveau op kosteneffectieve wijze kunnen worden behaald, waarbij de billijkheid en de milieu-integriteit worden gewaarborgd. In de artikelen 191 tot en met 193 van het VWEU worden de bevoegdheden van de EU op het gebied van klimaatverandering bevestigd en gespecificeerd.

In het licht van de emissiereductiedoelstelling voor 2030 en van de doelstelling van klimaatneutraliteit voor 2050 is een krachtiger optreden van de EU nodig om voor een voldoende grote bijdrage vanuit de wegvervoersector te zorgen.

Hoewel initiatieven op nationaal, regionaal en lokaal niveau synergieën tot stand kunnen brengen, zullen ze op zichzelf niet volstaan, ook gezien de inherente internationale dimensie van het goederenvervoer over de weg. Een gebrek aan een gecoördineerd EU-optreden zou tot een versnippering van de interne markt kunnen leiden als gevolg van de verschillen tussen nationale regelingen, ambitieniveaus en ontwerpparameters. Afzonderlijke lidstaten zouden ook een markt vormen die te klein is om veranderingen in een hele sector tot stand te brengen en schaalvoordelen te creëren.

- **Evenredigheid**

Met dit voorstel worden de bestaande CO_2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen herzien, teneinde bij te dragen tot de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen als vastgesteld in de Europese klimaatwet. Dit voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan wat nodig is voor de verwezenlijking van de EU-doelstellingen om de broeikasgasemissies op een kosteneffectieve wijze terug te dringen, en waarborgt tegelijkertijd de billijkheid en milieu-integriteit. De verwachte extra kosten in verband met het voorstel wegen minder zwaar dan de geboden voordelen.

- **Keuze van het instrument**

Met het voorstel wordt Verordening (EU) 2019/1242 gewijzigd. Daarom is een verordening het enige geschikte rechtsinstrument.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

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

Verordening (EU) 2019/1242 inzake CO_2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen is in 2019 vastgesteld en in werking getreden. In die verordening worden nieuwe bindende CO_2-normen vastgesteld, die vanaf 2025 zullen gelden. Het is momenteel niet mogelijk om na te gaan of die bepalingen doeltreffend zijn toegepast.

Een herziening is echter noodzakelijk om de verordening in overeenstemming te brengen met de ambities van de Europese Green Deal en de aangescherpte emissiereductiedoelstellingen van de Europese klimaatwet. Deze wijzigingen zijn aan een effectbeoordeling onderworpen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft van 20 december 2021 tot en met 14 maart 2022 een openbare raadpleging georganiseerd om bewijsmateriaal te verzamelen en voor meer transparantie te zorgen. Bijlage 2 bij de effectbeoordeling voor dit voorstel bevat een gedetailleerde samenvatting en de resultaten daarvan. Meer bepaald heeft de Commissie de volgende belanghebbenden om feedback verzocht: de lidstaten (nationale en regionale overheden), fabrikanten van voertuigen, leveranciers van onderdelen en materialen, kopers van voertuigen (particulieren, bedrijven, en wagenparkbeheerders), energieleveranciers, ngo's op het gebied van milieu, vervoer en consumentenzaken, sociale partners, onderzoekers, en de academische wereld.

Naast de openbare raadpleging is ook op de volgende manieren om feedback gevraagd: i) vergaderingen met relevante brancheorganisaties, voertuigfabrikanten, leveranciers van onderdelen en materialen, vervoerders en ngo's; ii) door belanghebbenden of autoriteiten in de lidstaten ingediende standpuntnota's. De belangrijkste resultaten kunnen als volgt worden samengevat.

Het merendeel van de respondenten was voorstander van de doelstellingen om de CO_2-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen op kosteneffectieve wijze te verminderen, in overeenstemming met zowel de algemene klimaatdoelstelling om tegen 2030 55 % minder emissies te genereren als met de doelstelling om tegen 2050 klimaatneutraliteit te verwezenlijken.

De meeste respondenten steunden ook de andere twee doelstellingen (het verminderen van het energieverbruik en van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen van de EU en het versterken van haar technisch en industrieel leiderschap, en het stimuleren van werkgelegenheid in de EU-waardeketen van zware bedrijfsvoertuigen), maar in mindere mate dan de eerste doelstelling.

Wat het toepassingsgebied betreft, steunden de meeste respondenten in alle groepen belanghebbenden de vaststelling van nieuwe doelstellingen voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton, bussen en touringcars.

In het algemeen bleek uit de raadpleging dat er steun was om de doelstellingen zowel op lange als op korte termijn aan te scherpen. Ngo's op milieugebied en fabrikanten van emissievrije voertuigen riepen op tot de grootste ambitie, terwijl voertuigfabrikanten, vervoerders en leveranciers van onderdelen en brandstoffen voorstander waren van minder ambitieuze doelstellingen. Het vaststellen van normen voor aanhangwagens en opleggers werd belangrijk geacht door alle belanghebbenden, behalve de helft van de vervoerders, die verschillende meningen uitten. Wat betreft de mogelijke invoering van een mechanisme voor

de verrekening van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het kader van de naleving van de CO_2-doelstellingen, heeft de raadpleging gemengde resultaten opgeleverd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De effectbeoordeling is gebaseerd op een reeks scenario's die voor het Primes-model zijn ontwikkeld om een kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten te maken. Deze analyse werd aangevuld met andere modelleringsinstrumenten, zoals E3ME en het JRC-DIONE-model.

De gegevens van de monitoring van broeikasgasemissies en andere kenmerken van het wagenpark van nieuwe zware voertuigen zijn afkomstig van de jaarlijkse monitoringsgegevens die door de lidstaten en fabrikanten zijn gerapporteerd en door het Europees Milieuagentschap (EEA) zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2018/956.

Nadere informatie werd verzameld aan de hand van door externe contractanten uitgevoerde dienstenovereenkomsten.

- **Effectbeoordeling**

De effectbeoordeling is gebaseerd op geïntegreerde modelleringsscenario's waarin de interactie van de verschillende beleidsinstrumenten met betrekking tot marktdeelnemers wordt weergegeven, teneinde complementariteit, samenhang en doeltreffendheid bij het verwezenlijken van de klimaatambitie voor 2030 en 2050 te waarborgen. Bij dergelijke scenario's wordt rekening gehouden met het in juli 2021 voorgestelde beleid in het kader van het wetgevingspakket "Fit for 55" en met het recentere REPowerEU-plan, alsook met de voorgestelde nieuwe Euro 7-normen.

Daarnaast is de effectbeoordeling bij dit voorstel overeenkomstig de toepasselijke richtsnoeren voor betere regelgeving opgesteld en ontwikkeld. De Raad voor regelgevingstoetsing heeft op 16 september 2022 een negatief advies uitgebracht. Na hernieuwde indiening heeft die raad op 6 december 2022 een positief advies met voorbehoud uitgebracht.

De door die raad aanbevolen verbeteringen zijn in de definitieve versie opgenomen.

Die verbeteringen hebben met name betrekking op:

- identificatie van de resterende CO_2-emissiereductiekloof die met het initiatief moet worden aangepakt;
- nadere beschrijving van het referentiescenario;
- aanvullende informatie over de totale kosten en baten voor de meest relevante combinaties van opties en over de evenredigheid daarvan;
- verduidelijking van de voorkeursoptie;
- discussies over de beperkingen en risico's als gevolg van de mogelijke onderbenutting van belangrijke technologieën en ondersteunende infrastructuur, onder meer aanvullende analyse van onzekerheden die van invloed zijn op de resultaten;
- verdere uitweiding over het internationale concurrentievermogen van de sector zware bedrijfsvoertuigen.

Beleidsopties

In de effectbeoordeling zijn de beleidsopties voor elk van de thema's geanalyseerd om de problemen te identificeren en de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

1) CO_2-emissiedoelstellingen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (toepassingsgebied, niveaus, tijdschema, modaliteiten)

Wat de hoogte van de doelstellingen betreft, hebben de overwogen opties betrekking op drie trajecten tot 2040, waarin ook rekening wordt gehouden met de doelstelling om de vervoersemissies tegen 2050 met 90 % te verminderen.

Om bij te dragen tot het hogere algemene ambitieniveau voor 2030 en de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050, is de voorkeursoptie om de voor het gehele EU-wagenpark geldende CO_2-doelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 2030 aanzienlijk aan te scherpen en het toepassingsgebied ervan uit te breiden. Dit zal de nodige impuls geven om de levering van emissievrije voertuigen aan de markt te versnellen, voordelen voor de gebruikers van voertuigen opleveren en innovatie en een leiderschapspositie op technologisch gebied stimuleren, en tegelijkertijd de kostenstijging voor fabrikanten beperken. De doelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen dragen ook bij tot de vermindering van luchtverontreinigende stoffen.

Wat het tijdschema voor de aanscherping van de streefcijfers betreft, is de voorkeursoptie om de regelgevingsaanpak met doelstellingen die elke vijf jaar worden aangescherpt te handhaven om rekening te houden met de ontwikkelingscycli in de automobielsector.

De mogelijke inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies zouden deel blijven uitmaken van de algemene EU-begroting. De andere opties die zijn overwogen zouden de administratieve lasten aanzienlijk doen toenemen, zonder dat ze de automobielsector rechtstreeks in zijn transitie ten goede zouden komen.

Ook wordt een mogelijkheid ingevoerd om voor kleine fabrikanten, zowel binnen als buiten de EU, afwijkende doelstellingen toe te staan.

2) Specifieke stimulansen voor emissievrije en emissiearme voertuigen

Er zijn verschillende opties overwogen met betrekking tot het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen, zowel wat betreft het soort mechanisme als het type voertuigen waarop het van toepassing zou zijn. De voorkeursoptie is om de stimuleringsregeling voor emissievrije en emissiearme voertuigen vanaf 2030 weg te nemen, aangezien de marktacceptatie van die voertuigen zal worden bevorderd door middel van de strengere CO_2-doelstellingen die vanaf die datum gelden. Dit zou ook de wetgeving vereenvoudigen, en zou ondermijning van de doeltreffendheid ervan voorkomen.

3) Mechanisme om in de beoordeling van de naleving van de doelstellingen rekening te houden met de potentiële bijdrage van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen

In dit verband werden twee opties overwogen: een koolstofcorrectiefactor of een kredietregeling. De voorkeursoptie is echter om niet in een dergelijk verrekeningsmechanisme te voorzien, aangezien dit noch voor fabrikanten, noch voor de exploitanten en de samenleving als geheel kostenefficiënt zou zijn, het onduidelijker zou maken welke spelers verantwoordelijk zijn voor het behalen van de doelstellingen, de doeltreffendheid zou ondermijnen en de administratieve lasten en complexiteit zou vergroten. Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen wordt bevorderd door de herziening van de richtlijn hernieuwbare energie, het emissiehandelsysteem van de EU en de energiebelastingrichtlijn.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

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

In vergelijking met de huidige verordening zal het voorstel naar verwachting niet leiden tot hogere administratieve kosten voor bedrijven en burgers. Om bij te dragen tot vereenvoudiging wordt daarnaast voorgesteld een bestaande bepaling — het "bonusmechanisme" ter stimulering van emissievrije en emissiearme voertuigen — vanaf 2030 te schrappen, en wordt voorgesteld een vrijstelling voor kleine fabrikanten in te voeren.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie[5] zijn erkend. Het draagt met name bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van een hoog niveau van milieubescherming in overeenstemming met het beginsel van duurzame ontwikkeling, zoals neergelegd in artikel 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De analyse en verwerking van verschillende gegevensreeksen met betrekking tot de CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen zijn essentiële elementen voor de uitvoering en handhaving van de CO_2-emissienormen. Gezien de belangrijke juridische gevolgen van de analyse en verwerking van die gegevensreeksen, zijn inspanningen nodig om de juistheid en betrouwbaarheid van dergelijke activiteiten te waarborgen. Er zijn aanvullende middelen nodig binnen de Commissie en het Europees Milieuagentschap. Een gedetailleerde uitsplitsing van de gevolgen voor de begroting is opgenomen in het financieel memorandum.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er is al een goed functionerend systeem voor het toezicht op de uitvoering van Verordening (EU) 2019/1242. De lidstaten en fabrikanten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen.

De Commissie maakt, met steun van het EEA, elk jaar de definitieve monitoringgegevens van de voorgaande rapporteringsperiode bekend, met inbegrip van de specifieke prestaties van de fabrikant ten opzichte van de CO_2-doelstellingen of het CO_2-traject. De wetgeving zal op dit gevestigde kader voor toezicht en naleving blijven steunen.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1, punt 1: wijziging van artikel 1 (Onderwerp en doel)

Artikel 1 wordt gewijzigd om uit te leggen dat overeenkomstig het voorstel ook de monitoring en rapportering van bepaalde gegevens van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen wordt vereist.

Artikel 1, punt 2: wijziging van artikel 2 (Toepassingsgebied)

[5] PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391.

Artikel 2 wordt gewijzigd om het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden tot het ruimere toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/956, dus met aanhangwagens, stadsbussen, touringcars en andere soorten vrachtwagens. Verwijzingen naar Richtlijn 2007/46/EG (de kaderrichtlijn typegoedkeuring)[6], die met ingang van 1 september 2020 is ingetrokken, worden vervangen door verwijzingen naar Verordening (EU) 2018/858 (de typegoedkeuringsverordening)[7], die sinds die datum van toepassing is. Die CO_2-emissiedoelstellingen gelden niet voor voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingsdiensten.

Artikel 1, punt 3: wijziging van artikel 3 (Definities)

Bepaalde definities worden bijgewerkt of toegevoegd.

Artikel 1, punt 4: nieuwe artikelen 3 bis en 3 ter

Er wordt een nieuw artikel 3 bis toegevoegd, waarin wordt bepaald in welke mate de specifieke CO_2-emissies van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de Unie in bepaalde jaren moeten worden verminderd, en hoe die doelstellingen aan de subgroepen van zware bedrijfsvoertuigen worden toegewezen.

Ook wordt verduidelijkt dat de doelstellingen niet van toepassing zijn op voertuigen voor speciale doeleinden, terreinvoertuigen, terreinvoertuigen voor speciale doeleinden en werkvoertuigen, zoals mobiele kranen en voertuigen voor de bosbouw of landbouw.

In artikel 3 ter worden CO_2-emissievereisten voor het wagenpark van nieuwe aanhangwagens in de Unie en doelstellingen voor emissievrije stadsbussen vastgesteld. Die doelstelling voor emissievrije voertuigen geldt niet voor touringcars die worden gebruikt voor regionaal en langeafstandsvervoer van personen, waarvoor alleen de in artikel 3 bis vastgestelde CO_2-emissiereductiedoelstellingen gelden.

Artikel 1, punt 6: wijziging van artikel 5 (Emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen)

Artikel 5 wordt gewijzigd om de stimuleringsregeling voor emissievrije en emissiearme voertuigen in 2029 te beëindigen.

Artikel 1, punt 7: wijziging van artikel 6 (Specifieke CO_2-emissiedoelstellingen van een fabrikant)

Artikel 6 wordt gewijzigd om de CO_2-emissies in verband met aanhangwagens en de doelstelling voor emissievrije bussen op te nemen in de specifieke CO_2-emissiedoelstellingen van een fabrikant.

Artikel 1, punt 8: nieuwe artikelen 6 bis (Overdracht van voertuigen tussen fabrikanten) en 6 ter (Vrijstelling voor fabrikanten die weinig voertuigen produceren)

---

6 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 (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

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

Er wordt een nieuw artikel 6 bis toegevoegd, waarbij fabrikanten de mogelijkheid krijgen onder bepaalde voorwaarden individuele voertuigen over te dragen om hun gemiddelde specifieke CO_2-emissies te berekenen.

Er wordt een nieuw artikel 6 ter toegevoegd, waardoor fabrikanten die verantwoordelijk zijn voor de registratie van minder dan honderd nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de EU van de CO_2-emissiedoelstellingen kunnen worden vrijgesteld.

Artikel 1, punt 9: wijziging van artikel 7 (Emissiekredieten en emissieschulden)

Artikel 7 wordt gewijzigd om de fabrikanten in staat te stellen om ook na de rapporteringsperiode van 2029 emissiekredieten of emissieschulden in aanmerking te nemen. Ook wordt een CO_2-emissiereductietraject bepaald voor de rapporteringsperiode van de jaren 2030 tot en met 2040.

Artikel 1, punt 10: nieuwe artikelen 7 bis (Toeschrijving van voertuigen aan een fabrikant) en 7 ter (Berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van voertuigen van categorie M)

Er wordt een nieuw artikel 7 bis toegevoegd waarin wordt vastgesteld hoe de geregistreerde voertuigen aan een fabrikant moeten worden toegewezen voor de conformiteitsbeoordeling. Er wordt een nieuw artikel 7 ter toegevoegd waarin wordt vastgesteld hoe de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van voertuigen van categorie M moeten worden berekend indien de fabrikant van het primaire voertuig niet de fabrikant van het voltooide voertuig is.

Artikel 1, punt 12: wijziging van artikel 9 (Controle van de monitoringgegevens)

Artikel 9 wordt gewijzigd om ook gevallen te omvatten waarin typegoedkeuringsinstanties en fabrikanten de Commissie in kennis moeten stellen van eventuele afwijkingen van de gerapporteerde gegevens.

Artikel 1, punt 13: wijziging van artikel 10 (Beoordeling van de referentiewaarden van de CO_2-emissies)

Artikel 10 wordt gewijzigd om rekening te houden met de beoordeling van de referentie-CO_2-emissies van subgroepen voertuigen waarmee het toepassingsgebied is uitgebreid.

Artikel 1, punt 14: wijziging van artikel 11 (Publicatie van gegevens en van de prestatie van de fabrikant)

Er wordt een nieuw lid toegevoegd om de Commissie in staat te stellen de in hetzelfde artikel bedoelde uitvoeringshandelingen aan te vullen wanneer de referentie-emissies moeten worden aangepast als gevolg van wijzigingen van de procedure voor de bepaling van de CO_2-emissies.

Artikel 1, punt 15: wijziging van artikel 13 (Verificatie van de CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik)

Er wordt een zin toegevoegd aan artikel 13, lid 3, waarin wordt bepaald dat de verantwoordelijke typegoedkeuringsinstantie een correctieverklaring moet afgeven met de gecorrigeerde gegevens en die verklaring moet toezenden aan de Commissie en de betrokken partijen indien de gegevens in de typegoedkeuringsdocumenten niet overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 kunnen worden gecorrigeerd.

Artikel 1, punt 16: nieuwe artikelen 13 bis tot en met 13 septies

Met de artikelen 13 bis tot en met 13 septies worden de artikelen 4 tot en met 9 van Verordening (EU) 2018/956 in de gewijzigde Verordening (EU) 2019/1242 geïntegreerd.

Nieuw artikel 13 bis (Monitoring en rapportering door de lidstaten)

Er wordt een nieuw artikel 13 bis toegevoegd, dat grotendeels overeenstemt met artikel 4 van Verordening (EU) 2018/956 en waarbij de lidstaten worden verplicht bepaalde gegevens over de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te monitoren en te rapporteren.

Nieuw artikel 13 ter (Monitoring en rapportering door fabrikanten of andere entiteiten)

Er wordt een nieuw artikel 13 ter toegevoegd, dat grotendeels overeenstemt met artikel 5 van Verordening (EU) 2018/956 en waarbij fabrikanten of andere entiteiten worden verplicht bepaalde gegevens over de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te monitoren en te rapporteren. Er wordt een nieuw lid toegevoegd ter verduidelijking van de verplichtingen van fabrikanten en andere entiteiten die verantwoordelijk zijn de bepaling voor een zwaar bedrijfsvoertuig.

Nieuw artikel 13 quater (Centraal register)

Er wordt een nieuw artikel 13 quater toegevoegd, dat grotendeels overeenstemt met artikel 6 van Verordening (EU) 2018/956 en waarbij de Commissie wordt verplicht een centraal register bij te houden.

Nieuw artikel 13 quinquies (Controletests op de weg)

Er wordt een nieuw artikel 13 quinquies toegevoegd, dat grotendeels overeenstemt met artikel 7 van Verordening (EU) 2018/956 en waarbij de Commissie wordt verplicht om overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) 2018/956 de resultaten van controletests op de weg te monitoren.

Nieuw artikel 13 sexies (Kwaliteit van de gegevens)

Er wordt een nieuw artikel 13 sexies toegevoegd, dat grotendeels overeenstemt met artikel 8 van Verordening (EU) 2018/956 en waarbij de Commissie, de bevoegde autoriteiten en de fabrikanten worden verplicht de gegevenskwaliteit te waarborgen op basis van een door de Commissie vast te stellen uitvoeringshandeling.

Nieuw artikel 13 septies (Administratieve boetes)

Er wordt een nieuw artikel 13 septies over administratieve boetes toegevoegd, dat grotendeels overeenstemt met artikel 9 van Verordening (EU) 2018/956.

Artikel 1, punt 17: wijziging van artikel 14 (Wijziging van de bijlagen)

Artikel 14 bevat alle bevoegdheden van de Commissie om technische elementen in de bijlagen door middel van gedelegeerde handelingen te wijzigen. Daarbij worden de bestaande bevoegdheidsdelegaties van Verordening (EU) 2018/956 en Verordening (EU) 2019/1242 gecombineerd, en worden nieuwe bevoegdheden toegevoegd die nodig zijn vanwege het uitgebreide toepassingsgebied van de voorgestelde verordening.

Artikel 1, punt 18: wijziging van artikel 15 (Evaluatie en rapportering)

In artikel 15 wordt voorzien in een evaluatie van deze verordening in 2028.

Artikel 1, punt 19: wijziging van artikel 17 (Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie)

De leden 2, 3 en 6 zijn bijgewerkt om de verwijzingen toe te voegen naar de nieuwe bevoegdheidsdelegaties in de nieuwe artikelen waarmee de vroegere Verordening (EU) 2018/956 betreffende monitoring en rapportering in deze verordening wordt geïntegreerd.

Bij ***artikel 2*** wordt Verordening (EU) 2018/956 ingetrokken.

Artikel 3 regelt de inwerkingtreding van de verordening.

2023/0042 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapporteringsverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956

(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[1],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[2],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, staan centraal in de mededeling over de Europese Green Deal[3], die de Commissie op 11 december 2019 heeft goedgekeurd. In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid en het sociaal en economisch welzijn van de burgers van de Unie, is de Europese Green Deal alleen maar noodzakelijker en waardevoller geworden.

(2) De Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050, en er wordt een nieuwe groeistrategie in vastgesteld die tot doel heeft de Unie om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie waarin economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. De Green Deal moet het natuurlijk kapitaal van de Unie beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten.

---

1 PB C […] van […], blz. […].

2 PB C […] van […], blz. […].

3 Mededeling van de Commissie van 11 december 2019, "De Europese Green Deal" (COM(2019) 640 final).

Tegelijkertijd treft deze transitie vrouwen en mannen anders en heeft deze een bijzonder effect op bepaalde benadeelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

(3) De Unie heeft zich er in de geactualiseerde nationaal bepaalde bijdrage die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend toe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van de niveaus van 1990.

(4) Bij Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad[4] heeft de Unie de doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit in de hele economie te verwezenlijken, vastgelegd in wetgeving. Bij die verordening is ook de bindende toezegging van de Unie vastgesteld om tegen 2030 de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) met ten minste 55 % te reduceren ten opzichte van de niveaus van 1990.

(5) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen.

(6) Er wordt ook beoogd de broeikasgasemissiereductiedoelstelling voor 2030 te verwezenlijken door middel van het wetgevingspakket "Fit for 55", dat de Europese Commissie in 2021 heeft vastgesteld. Dit pakket heeft betrekking op een aantal beleidsterreinen. De herziening van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad[5] maakt integrerend deel uit van dat pakket.

(7) In de mededeling over REPowerEU[6] is een plan geschetst om de Unie ruim voor het einde van dit decennium onafhankelijk te maken van Russische fossiele brandstoffen. In die mededeling wordt onder meer gewezen op het belang van het verder verhogen van de efficiëntie en het verminderen van het verbruik van fossiele brandstoffen in de vervoerssector, waarin elektrificatie kan worden gecombineerd met het gebruik van waterstof uit niet-fossiele bronnen om fossiele brandstoffen te vervangen.

(8) Om bij te dragen tot een nettoreductie van broeikasgasemissies tegen 2030 van ten minste 55 % ten opzichte van 1990 en in overeenstemming met het beginsel "energie-efficiëntie eerst", moeten de reductievereisten van Verordening (EU) 2019/1242 worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere reducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.

(9) De aangescherpte CO_2-emissiereductievereisten moeten bijdragen tot een groeiend aandeel emissievrije voertuigen op de markt van de Unie en tegelijkertijd voordelen

---

4 Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

5 Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).

6 Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 18 mei 2022, "REPowerEU Plan" (COM(2022) 230 final).

voor gebruikers en burgers opleveren wat betreft de luchtkwaliteit en energiebesparingen, en ervoor zorgen dat de innovatie in de waardeketen van de automobielsector behouden blijft. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcelvoertuigen en andere door waterstof aangedreven voertuigen, en de technologische innovatie zet zich verder voort.

(10) Gezien het voorgaande moeten voor de periode vanaf 2030 nieuwe, aangescherpte CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld. Die doelstellingen moeten worden vastgesteld op een niveau dat een sterk signaal zal afgeven om de integratie van emissievrije voertuigen op de markt van de Unie te versnellen en innovatie op het gebied van emissievrije technologieën op kostenefficiënte wijze te stimuleren.

(11) In de geactualiseerde nieuwe industriestrategie[7] wordt uitgegaan van het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dit verband wordt een transitietraject ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden. In het traject wordt bijzondere aandacht besteed aan kleine en middelgrote ondernemingen in de toeleveringsketen van de automobielsector, aan de raadpleging van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf, en moet ook worden voortgebouwd op de Europese vaardighedenagenda met initiatieven zoals het pact voor vaardigheden om de particuliere sector en andere belanghebbenden te mobiliseren om de Europese beroepsbevolking bij en om te scholen met het oog op de groene en digitale transitie, evenals op het "Talent Booster Mechanism" in het kader van het initiatief om het talent in EU-regio's te benutten. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, komen ook in het traject aan bod. Als een van die maatregelen zouden de lidstaten bijvoorbeeld het voorgestelde Sociaal Klimaatfonds kunnen aanwenden om micro-ondernemingen te helpen bij de aankoop van emissievrije vrachtwagens.

Met het industrieel plan voor de Green Deal[8] zal het concurrentievermogen van de Europese nettonulindustrie worden versterkt en de snelle transitie naar klimaatneutraliteit worden ondersteund. Dat plan heeft tot doel een omgeving te scheppen die gunstiger is voor het opschalen van de capaciteit van de EU om de klimaatneutrale technologieën en producten te fabriceren die nodig zijn om de ambitieuze klimaatdoelstellingen van Europa te halen.

(12) In samenhang met de voor het gehele EU-wagenpark geldende doelstelling moet de benodigde uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur worden gerealiseerd, zoals uiteengezet in het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen[9].

---

7 Mededeling van de Commissie van 5 mei 2021, "Modernisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa" (COM(2021) 350 final).

8 COM(2023) 62 final.

9 Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad (COM(2021) 559 final van 14 juli 2021).

(13) Voor de transitie naar klimaatneutraliteit zijn aanzienlijke investeringen in de elektriciteitsnetten nodig, onder meer in een grotere capaciteit, meer veerkracht, een groter opslagvermogen en meer aansluitingen. Met de in artikel 3 bis voor het jaar 2030 voorgestelde niveaus zal het aandeel emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in het totale aantal voertuigen op de weg, evenals het elektriciteitsverbruik in de sector, beperkt blijven. De daarmee samenhangende gevolgen voor het elektriciteitsnet zullen daarom ook beperkt blijven.

(14) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenpark in de loop van de tijd aan te passen om de transitie naar emissievrije voertuigen op een kostenefficiënte vorm te geven, en daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij doelstellingen in stappen van vijf jaar worden aangescherpt, te handhaven.

(15) Vanwege de heterogene structuur van het totale wagenpark aan vrachtwagens kan niet volledig worden voorspeld of de technologie zich snel genoeg zal ontwikkelen om ervoor te zorgen dat emissievrije uitlaattechnologie een haalbare keuze is voor alle nichetoepassingen. Dit gaat bijvoorbeeld om zware bedrijfsvoertuigen voor gebruik over lange afstanden op specifiek terrein en onder specifieke weersomstandigheden en vrachtwagens voor kritieke beveiligings- en veiligheidstoepassingen, waarvoor geen emissievrije uitlaattechnologieën kunnen worden gebruikt. Die voertuigen moeten een beperkt aandeel van alle zware bedrijfsvoertuigen uitmaken. Daarom moet in de doelstelling voor 2040 enige speling worden gelaten om rekening te houden met technologische ontwikkelingen die zich nog moeten voordoen.

(16) Aanbestedende diensten of aanbestedende instanties moeten bij de gunning van opdrachten voor de aankoop of het gebruik van in punt 4.2 van bijlage I bedoelde voertuigen rekening houden met de veerkracht van de toeleveringsketen, onder meer door inachtneming van de richtsnoeren voor de deelname van inschrijvers en goederen uit derde landen aan de aanbestedingsmarkt van de EU (C(2019) 5494 final).

(17) Om de aangescherpte doelstellingen voor het gehele wagenpark in de Unie vanaf 2030 te behalen zullen fabrikanten het aantal emissievrije voertuigen op de markt van de Unie aanzienlijk moeten verhogen. Tegen die achtergrond zou het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme voertuigen (*zero- and low-emission vehicles*, ZLEV's) niet langer zijn oorspronkelijke doel dienen en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/1242 kunnen ondermijnen. Het stimuleringsmechanisme voor ZLEV's moet daarom met ingang van 2030 worden geschrapt.

(18) De mogelijkheid om de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma is geëvalueerd zoals voorgeschreven in artikel 15, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1242, met de conclusie dat de administratieve lasten hierdoor aanzienlijk zouden toenemen, maar dat het geen rechtstreekse voordelen oplevert voor de transitie van de automobielsector. De inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies moeten daarom overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1242 als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie worden beschouwd.

(19) Het onderwerp van de verordening moet worden uitgebreid met de monitoring- en rapportertingsverplichtingen, die bij deze verordening in Verordening (EU) 2019/1242 worden geïntegreerd.

(20) Verordening (EU) 2019/1242 moet worden gewijzigd om hetzelfde toepassingsgebied te bestrijken als Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad[10].

(21) De CO_2-emissies van voertuigen die niet onder de typegoedkeuringswetgeving voor motorvoertuigen vallen, zoals trekkers voor gebruik in de landbouw en de bosbouw, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten en rupsvoertuigen, worden niet bepaald, en daarom hoeven deze voertuigen niet aan de CO_2-doelstellingen van deze verordening te voldoen.

Voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingsdiensten of bij dringende medische zorg en waarvoor vrijwillig typegoedkeuring is verleend, moeten ook worden vrijgesteld van de verplichting om aan de CO_2-doelstellingen van deze verordening te voldoen, zodat geen stimulans wordt gecreëerd om voor dergelijke voertuigen geen typegoedkeuring meer te verlenen, hetgeen negatieve gevolgen voor de veiligheid en het milieu zou hebben, tenzij de fabrikant verzoekt om deze voertuigen niet vrij te stellen.

De lidstaten moeten ook het recht hebben om te voorzien in een vrijstelling van de verplichting om de doelstellingen te behalen voor voertuigen die niet specifiek zijn ontworpen voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten en de strijdkrachten of bij dringende medische zorg, maar daar wel voor zijn geregistreerd, zoals normale bussen die worden gebruikt voor het vervoer van politie of strijdkrachten, door aan te tonen dat een dergelijke vrijstelling in het openbaar belang is.

Aangezien voor bepaalde groepen voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend om technische redenen nog geen CO_2-emissies worden bepaald, hoeven die voertuigen niet te voldoen aan de CO_2-doelstellingen van deze verordening. Dit betreft bijvoorbeeld voertuigen voor speciale doeleinden, onder meer mobiele kranen, dragers van hydraulische multifunctionele werktuigen of voertuigen voor het vervoer van uitzonderlijke ladingen, terreinvoertuigen (zoals bepaalde voertuigen voor mijnbouw, bosbouw en de landbouw) en andere voertuigen met niet-standaardasconfiguraties (zoals voertuigen met meer dan 4 assen of meer dan 2 aandrijfassen), kleine bussen met een maximummassa van minder dan 7,5 ton en kleine vrachtwagens met een maximummassa van minder dan 5 ton.

Werkvoertuigen, zoals vuilniswagens, kipwagens of betonmixers, moeten vrijgesteld blijven van de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van fabrikanten.

(22) Er moeten bepaalde definities worden ingevoerd om de terminologie af te stemmen op die van de wetgeving van de Unie inzake typegoedkeuring, met name Verordening

[10] Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

(EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad[11] en Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie[12].

(23) Voor de nieuw ingevoerde overdracht van voertuigen tussen fabrikanten en de vaststelling van een vrijstelling voor fabrikanten die alleen nieuwe voertuigen produceren, moet een definitie van het begrip "groep van onderling verbonden entiteiten" aan Verordening (EU) 2019/1242 worden toegevoegd, waarbij inhoudelijk de terminologie voor lichte bedrijfsvoertuigen van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad[13] wordt gevolgd.

(24) Om de verplichtingen van individuele fabrikanten te bepalen, moeten de CO_2-reductiedoelstellingen voor het hele wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie worden omgezet in specifieke reductiedoelstellingen voor subgroepen, die moeten worden vastgesteld aan de hand van de technische kenmerken van de voertuigen waarvoor zij gelden.

(25) Aangezien de CO_2-emissies in verband met aanhangwagens een sterk effect hebben op de totale CO_2-emissies en het energieverbruik van motorvoertuigen, moeten er ook reductiedoelstellingen voor aanhangwagens worden vastgesteld.

(26) Vanwege de technische paraatheid van de subsector en de noodzaak om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren, moet een minimumaandeel emissievrije nieuwe stadsbussen worden vastgesteld.

(27) Een verplicht minimumaandeel emissievrije stadsbussen moet een afspiegeling zijn van de maatschappelijke behoefte aan betaalbaar openbaar vervoer, ook in plattelandsgebieden. De toename van het aanbod van emissievrije stadsbussen als gevolg van een dergelijk verplicht minimumaandeel moet een positief effect hebben op de inkoopprijs, zowel wat betreft de aanschafprijs als de totale eigendomskosten van emissievrije stadsbussen, rekening houdend met de besparingen op fossiele brandstoffen bij hun gebruik. Gezamenlijke aankoop van stadsbussen kan, voortbouwend op het Clean Bus Platform, de inkoopprijs van dergelijke bussen verder verlagen, en de lidstaten kunnen het Sociaal Klimaatfonds aanwenden om kwetsbare burgers te ondersteunen met in prijs verlaagde of gratis openbaarvervoerstickets of -abonnementen. Ten slotte gelden de doelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen ook voor bussen en touringcars voor streekvervoer, vervoer over lange afstanden en vervoer in plattelandsgebieden. Met steun vanuit het Sociaal Klimaatfonds kan tegemoet worden gekomen aan de specifieke behoeften van plattelandsgebieden en

---

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

12 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_2-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).

13 Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

kan vervoersarmoede[14] worden voorkomen door de toegang tot betaalbaar openbaar vervoer te waarborgen.

(28) De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen moet het laatst worden toegepast voor de rapporteringsperiode van het jaar 2029, aangezien die niet meer nodig wordt geacht als stimulans om de markttoegang van emissievrije voertuigen te bevorderen.

(29) Aangezien commerciële in plaats van juridische entiteiten voor naleving in aanmerking moeten worden genomen, moet het economisch verbonden fabrikanten binnen bepaalde grenzen worden toegestaan voertuigen over te dragen om deze in het kader van Verordening (EU) 2019/1242 te verrekenen.

(30) Bovendien moet het mogelijk zijn emissievrije voertuigen over te dragen tussen niet-verbonden entiteiten om de ontwikkeling van nieuwe emissievrije technologieën door gespecialiseerde kleine en middelgrote ondernemingen te versterken.

(31) Om onevenredig hoge nalevingskosten te voorkomen en de administratieve lasten te verlichten, moeten fabrikanten die weinig voertuigen produceren en die aan bepaalde wettelijke vereisten voldoen, worden vrijgesteld van het behalen van de CO_2-emissiedoelstellingen. Aangezien die fabrikanten de rapporteringsverplichtingen van Verordening (EU) 2019/1242 moeten naleven, bestaat er een passend controlemechanisme voor hen.

(32) Het bestaande systeem van meerjarige emissiekredieten en emissieschulden moet tot en met 2039 worden verlengd, aangezien de reductiedoelstellingen tussen 2030 en 2040 steeds strenger worden, en daarvoor gedurende die periode toekomstgerichte technische ontwikkelingen nodig zijn.

(33) In Verordening (EU) 2019/1242 moet voor elke voertuigcategorie duidelijk worden vastgelegd aan wie een voertuig moet worden toegewezen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de verschillende constellaties voor voertuigen van categorie M.

(34) De regels voor verificatie van de monitoringgegevens moeten ook betrekking hebben op mogelijke correcties achteraf van fouten in dergelijke gerapporteerde gegevens en de manier waarop de Commissie met dergelijke correcties omgaat voor de toepassing van de CO_2-emissiedoelstellingen voor het wagenpark.

(35) De beoordeling van de referentiewaarden van de CO_2-emissies moet worden gewijzigd zodat deze ook gelden voor de subgroepen voertuigen die nieuw in het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 worden opgenomen.

(36) De monitoring en rapportering door fabrikanten en lidstaten is een essentiële voorwaarde voor de uitvoering van Verordening (EU) 2019/1242. Het integreren van Verordening (EU) 2018/956 in Verordening (EU) 2019/1242 moet synergieën opleveren en het mogelijk maken bij de interpretatie van de bepalingen rekening te houden met de doelstellingen van beide verordeningen.

(37) De mogelijkheid die de integratie van de bepalingen inzake monitoring en rapportering in Verordening (EU) 2019/1242 biedt, moet worden aangegrepen om die bepalingen licht te wijzigen naar aanleiding van de ervaringen die zijn opgedaan met de eerste twee rapporteringscycli in het kader van Verordening (EU) 2018/956.

[14] Overeenkomstig de definitie in artikel 2, lid 2 bis, van de verordening betreffende het Sociaal Klimaatfonds.

(38) Aangezien de CO_2-emissies niet meer alleen door de fabrikanten zullen worden bepaald, moet de rapportering van die emissies en andere technische gegevens van voertuigen worden uitgebreid tot de entiteiten die dit overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie voor die voertuigen bepalen[15]. De te rapporteren gegevens moeten het gegevensdossier van de fabrikant omvatten.

(39) De Commissie moet in staat worden gesteld om rekening te houden met de technische vooruitgang, de ontwikkeling van de goederenlogistiek, de nodige aanpassingen naar aanleiding van de toepassing van deze verordening en de wijzigingen van de onderliggende typegoedkeuringswetgeving, om ervoor te zorgen dat de gegevensvereisten en de monitoring- en rapporteringsprocedure in de loop van de tijd relevant blijven voor het beoordelen van de bijdrage van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen aan de CO_2-emissies, om de beschikbaarheid van gegevens over nieuwe en geavanceerde technologieën voor CO_2-vermindering en over de resultaten van controletests op de weg te waarborgen, om te waarborgen dat de waardeschalen voor de luchtweerstand relevant blijven voor informatie- en vergelijkbaarheidsdoeleinden, en om de bepalingen inzake administratieve boetes aan te vullen.

(40) Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om uit hoofde van artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van de criteria voor het bepalen van subgroepen voertuigen, met betrekking tot werkvoertuigen, aangaande het operationele bereik van verschillende aandrijftechnologieën, de lijst en het gewicht van de missieprofielen, de belasting, het aantal passagiers, de technisch toelaatbare maximale belasting, het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers en de vrachtvolumes en de waarden voor de jaarlijks afgelegde afstand van subgroepen voertuigen, tot wijziging van de gegevensvereisten en de monitoring- en rapporteringsprocedure als vastgesteld in de bijlagen bij deze verordening, tot specificatie van de door de lidstaten te rapporteren gegevens voor het monitoren van de resultaten van de controletests op de weg, tot wijziging van de waardeschalen voor de luchtweerstand, en tot bepaling van de criteria, de berekening en de methode voor het innen van aan fabrikanten opgelegde administratieve geldboetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen worden gehouden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.

(41) Verordening (EU) 2018/956 moet worden ingetrokken volgens een tijdschema waarmee het mogelijk is de op het moment van inwerkingtreding van deze

[15] Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie van 1 augustus 2022 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de prestaties van zware aanhangwagens met betrekking tot hun invloed op de CO_2-emissies, het brandstofverbruik, het energieverbruik en het nulemissiebereik van motorvoertuigen, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 (PB L 205 van 5.8.2022, blz. 145).

verordening lopende rapporteringsperiode af te ronden volgens de regels die aan het begin van die rapporteringsperiode golden, met inbegrip van alle naverwerking van de verzamelde gegevens. Deze verordening moet daarom van toepassing zijn met ingang van het begin van de volgende rapporteringsperiode.

(42) Verordening (EU) 2019/1242 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Verordening (EU) 2019/1242

Verordening (EU) 2019/1242 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

Onderwerp en doel

1. Bij deze verordening worden CO_2-emissieprestatievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vastgesteld, teneinde bij te dragen tot de verwezenlijking van de in Verordening (EU) 2018/842[16] vastgestelde doelstelling van de Unie om haar broeikasgasemissies te verlagen en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs[17], en om een goede werking van de interne markt te waarborgen.

2. Bij deze verordening worden de vereisten vastgesteld voor het rapporteren van de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden geregistreerd.".

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Deze verordening is van toepassing op nieuwe voertuigen van de volgende categorieën waarvoor overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 een typegoedkeuring of een individuele goedkeuring is verleend of waarvoor overeenkomstig artikel 2, lid 3, van die verordening geen typegoedkeuring vereist is:

a) M_2 en M_3;

b) N_1, indien de voertuigen niet onder Verordening (EU) 2019/631 vallen, N_2 en N_3;

c) O_3 en O_4.

Voor de toepassing van deze verordening worden die voertuigen zware bedrijfsvoertuigen genoemd. De in de punten a) en b) bedoelde voertuigen worden gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen genoemd.

---

16 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 16 van 19.6.2018, blz. 26).

17 PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.

De in deze verordening aangehaalde voertuigcategorieën hebben betrekking op de voertuigcategorieën als gedefinieerd in artikel 4 van en bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858.";

b) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) de eerste alinea wordt vervangen door:

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

ii) de volgende alinea wordt toegevoegd:

"Lid 1 is niet van toepassing op voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor een periode van ten hoogste één maand en die uitsluitend zijn geregistreerd met het oog op overbrenging naar een land buiten de Unie.";

c) de volgende leden 4, 5 en 6 worden toegevoegd:

"4. Onverminderd artikel 2, lid 3, van Verordening (EU) 2017/2400 gelden de CO_2-emissiedoelstellingen van artikel 3 bis van deze verordening niet voor goedgekeurde voertuigen die onder artikel 2, lid 3, punt b), van Verordening (EU) 2018/858 vallen, tenzij de fabrikant ervoor kiest die voertuigen mee te tellen in de berekening van zijn specifieke CO_2-emissies en -doelstellingen bij het rapporteren van het voertuig overeenkomstig deel B van bijlage IV bij deze verordening.

5. De CO_2-emissiedoelstellingen van artikel 3 bis gelden niet voor andere voertuigen dan de in lid 4 bedoelde voertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer of de ordehandhavingsdiensten of bij dringende medische zorgverlening, indien een lidstaat dat in het registratie- en rapporteringsproces aangeeft, waarbij in de overeenkomstig deel A van bijlage IV gerapporteerde gegevens wordt bevestigd dat het doel van het voertuig niet in gelijke mate door een emissievrij voertuig kan worden bereikt en het dus in het openbaar belang is om een voertuig met een verbrandingsmotor te registreren om dat doel te bereiken.

6. De rapporteringsverplichtingen van de artikelen 13 bis tot en met 13 septies zijn ook van toepassing op voertuigen waarvoor de CO_2-emissiedoelstellingen overeenkomstig de leden 4 en 5 van dit artikel niet gelden.".

3) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

"1. "referentiewaarden van de CO_2-emissies": het overeenkomstig punt 3 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke CO_2-emissies in de referentieperiode van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in elke subgroep voertuigen;";

b) de volgende punten 3 bis en 3 ter worden ingevoegd:

"3 bis. "rapporteringsperiode": de periode van 1 juli van een bepaald jaar tot en met 30 juni van het daaropvolgende jaar;

3 ter. "referentieperiode": de rapporteringsperiode voor een bepaald jaar ten aanzien waarvan de wettelijke reductieverplichtingen voor een bepaalde subgroep voertuigen in deze verordening zijn gespecificeerd;";

c) punt 5 wordt vervangen door:

"5. "specifieke CO_2-emissiedoelstelling": de CO_2-emissiedoelstelling van een individuele fabrikant die ieder jaar overeenkomstig punt 4 van bijlage I voor de voorgaande rapporteringsperiode wordt vastgesteld;";

d) punt 9 wordt vervangen door:

"9. "werkvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat bestemd is om voor specifieke taken te worden gebruikt en dat volgens de door de lidstaten gerapporteerde informatie in zijn conformiteitscertificaat aan de criteria van punt 1.2 van bijlage I voldoet;";

e) punt 10 wordt geschrapt;

f) de volgende punten 10 bis en 10 ter worden ingevoegd:

"10 bis. "rapporteur": een entiteit die verantwoordelijk is voor het rapporteren van informatie aan de Commissie;

10 ter. "bepaling voor een zwaar bedrijfsvoertuig": de bepaling van de CO_2-emissies of de inputparameters van een zwaar bedrijfsvoertuig overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400, of de beoordeling van de prestaties ervan met betrekking tot de invloed op de CO_2-emissies en het brandstofverbruik overeenkomstig artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie;";

g) punt 11 wordt vervangen door:

"11. "emissievrij voertuig": de volgende voertuigen:

a) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig met CO_2-emissies van maximaal 5 g/(t·km) of 5 g/(p·km), als bepaald overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400;

b) een gemotoriseerd zwaar motorvoertuig dat aan de voorwaarden van punt 1.1.4 van bijlage I bij deze verordening voldoet, indien overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 geen CO_2-emissies zijn bepaald;

c) een aanhangwagen die is uitgerust met een voorziening waarmee de aandrijving ervan actief wordt ondersteund en die geen verbrandingsmotor heeft of een verbrandingsmotor heeft die minder dan 5 g CO_2/kWh uitstoot, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de uitvoeringsmaatregelen uit hoofde daarvan of VN/ECE-Reglement nr. 49;";

h) punt 12 wordt vervangen door:

"12. "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO_2-emissies die minder dan de helft bedragen van de gemiddelde referentie-CO_2-emissies van alle

voertuigen in de subgroep voertuigen waartoe het zware bedrijfsvoertuig behoort, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.3.4 van bijlage I;";

i) de volgende punten 16 tot en met 23 worden ingevoegd:

"16. "primair voertuig van een zwaar bedrijfsvoertuig": een primair voertuig als gedefinieerd in artikel 3, punt 22, van Verordening (EU) 2017/2400, waaraan voor simulatiedoeleinden een generieke carrosserie wordt toegewezen die overeenkomt met de werkelijk carrosserie van het zware bedrijfsvoertuig wat betreft de configuratie van de vloer (hoog/laag) en de verdiepingen (enkel of dubbel) en eventuele andere parameters;

17. "voltooid voertuig": een voltooid voertuig als gedefinieerd in artikel 3, punt 26, van Verordening (EU) 2018/858;

18. "compleet voertuig": een compleet voertuig als gedefinieerd in artikel 3, punt 27, van Verordening (EU) 2018/858;

19. "terreinvoertuig": een terreinvoertuig als gedefinieerd in deel A, punt 2.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858;

20. "voertuig voor speciale doeleinden": een voertuig voor speciale doeleinden als gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858;

21. "terreinvoertuig voor speciale doeleinden": een terreinvoertuig voor speciale doeleinden als gedefinieerd in deel A, punt 2.3.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858;

22. "conformiteitscertificaat": een certificaat van overeenstemming als gedefinieerd in artikel 3, punt 5, van Verordening (EU) 2018/858;

23. "overheidsopdracht", in het kader van openbare aanbestedingsprocedures, tenzij anders bepaald: zowel een overheidsopdracht als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, punt 5, van Richtlijn 2014/24/EU, "opdrachten" als gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2014/25/EU, als "concessies" als gedefinieerd in artikel 5, punt 1, van Richtlijn 2014/23/EU.";

j) de volgende alinea wordt toegevoegd:

"Voor de toepassing van deze verordening wordt onder "een groep van onderling verbonden fabrikanten" verstaan: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen.

Onder "verbonden onderneming" wordt verstaan:

a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:

i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen, of

ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de beheerraad of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, of

iii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;

b) ondernemingen die direct of indirect de in punt a) bedoelde rechten of bevoegdheden over de fabrikant hebben;

c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld in punt b) direct of indirect de in punt a) bedoelde rechten of bevoegdheden heeft;

d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer van de in de punten a), b) en punt c) bedoelde ondernemingen, of waarin twee of meer van de in de punten a), b) en c) bedoelde ondernemingen samen de in punt a) bedoelde rechten of bevoegdheden hebben;

e) ondernemingen waarbij de in punt a) bedoelde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van de fabrikant of een of meer van de in de punten a) tot en met d) bedoelde met hem verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.”.

4) De volgende artikelen 3 bis tot en met 3 quater worden ingevoegd:

“Artikel 3 bis

CO_2-emissiedoelstellingen

1. De gemiddelde CO_2-emissies van het wagenpark van nieuwe gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen van de Unie, met uitzondering van voertuigen voor speciale doeleinden, terreinvoertuigen, terreinvoertuigen voor speciale doeleinden en werkvoertuigen, worden verminderd met de volgende percentages ten opzichte van de gemiddelde CO_2-emissies in de rapporteringsperiode van het jaar 2019:

a) voor de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH met 15 % voor de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2029;

b) voor alle subgroepen voertuigen met 45 % voor de rapporteringsperioden van de jaren 2030 tot en met 2034;

c) voor alle subgroepen voertuigen met 65 % voor de rapporteringsperioden van de jaren 2035 tot en met 2039;

d) voor alle subgroepen voertuigen met 90 % voor de rapporteringsperioden van 2040 en de jaren daarna.

2. De subgroepen voertuigen dragen overeenkomstig punt 4.3 van bijlage I bij tot die CO_2-emissiedoelstellingen.

3. De CO_2-emissies van het wagenpark van nieuwe aanhangwagens van de Unie worden verbeterd overeenkomstig punt 4.3 van bijlage I.

Artikel 3 ter

Doelstelling voor emissievrije stadsbussen

1. Voor de in punt 4.2 van bijlage I bedoelde voertuigen, houden fabrikanten zich aan het minimumaandeel emissievrije voertuigen in hun wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, zoals vastgesteld in punt 4.3 van bijlage I. Voor nieuwe stadsbussen is het aandeel emissievrije voertuigen vanaf de rapporteringsperiode van het jaar 2030 100 %.

2. De lidstaten kunnen besluiten een beperkt deel van de in elke rapporteringsperiode geregistreerde stadsbussen vrij te stellen van de verplichting van dit artikel door aan te tonen dat het doel van het voertuig vanwege de sociaal-economische kosten en baten op een specifiek terrein of onder specifieke weersomstandigheden niet in gelijke mate door een emissievrij voertuig kan worden bereikt en het dus in het openbaar belang is om voor het bereiken van dat doel een niet-emissievrij voertuig te registreren.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om het maximumaandeel voertuigen dat een lidstaat kan vrijstellen te bepalen en te bepalen welke sociaal-economische kosten en baten van het gebruik van een voertuig op een specifiek terrein of onder specifieke weersomstandigheden een in de voorgaande alinea bedoelde vrijstelling rechtvaardigen.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen om te voorzien in gemeenschappelijke technische specificaties voor het gebruik van de in dit artikel bedoelde voertuigen, met inbegrip van normen inzake:

a) de technische en open interoperabiliteit tussen de oplaad- en tankinfrastructuur en de voertuigen, wat fysieke verbindingen en de uitwisseling van communicatie betreft;

b) het veilig en beveiligd delen en gebruiken van de gegenereerde gegevens.

Artikel 3 quater

Openbare aanbestedingsprocedures

1. Aanbestedende diensten of instanties baseren de gunning van overheidsopdrachten voor de aankoop of het gebruik van in artikel 3 ter bedoelde voertuigen op de meest voordelige inschrijving, met inbegrip van de beste prijs-kwaliteitverhouding en de bijdrage van de inschrijving tot de leveringszekerheid, in overeenstemming met het toepasselijke internationale recht.

2. De bijdrage van de inschrijving aan de leveringszekerheid wordt onder meer beoordeeld op basis van:

a) het aandeel van de producten of inschrijvingen uit derde landen, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad;

b) de invoering door derde landen van een beperkende of verstorende maatregel ten aanzien van dergelijke voertuigen of van de technische en open interoperabiliteit tussen de oplaad- en tankinfrastructuur en de voertuigen;

c) de beschikbaarheid van essentiële reserveonderdelen voor de werking van de apparatuur waarop de aanbesteding betrekking heeft;

d) een verbintenis van de inschrijver dat eventuele wijzigingen in diens toeleveringsketen tijdens de uitvoering van de opdracht geen nadelige gevolgen zullen hebben voor de uitvoering van de opdracht;

e) een certificaat of documentatie waaruit blijkt dat de organisatie van de toeleveringsketen van de inschrijver deze in staat stelt aan de vereiste inzake leveringszekerheid te voldoen.

3. Overeenkomstig artikel 3 ter wordt aan de bijdrage van de inschrijver aan de leveringszekerheid in de gunningscriteria een gewicht van 15 tot 40 % toegekend. ”.

5) In artikel 4, eerste alinea, wordt punt a) vervangen door:

“a) de gerapporteerde gegevens over nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant die in de voorgaande rapporteringsperiode zijn geregistreerd, en”.

6) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Vanaf 1 juli 2020 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode tot en met de rapporteringsperoiode van het jaar 2029 bepaalt de Commissie voor elke fabrikant de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen voor de voorgaande rapporteringsperiode.

In de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen wordt rekening gehouden met het aantal emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in het wagenpark van de fabrikant en met en de CO_2-emissies daarvan.”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Voor de rapporteringsperioden van 2025 tot en met 2029 wordt de factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen bepaald op basis van een benchmark van 2 % overeenkomstig punt 2.3.2 van bijlage I.”;

c) lid 4 wordt vervangen door:

“4. De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen kan de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant met maximaal 3 % verlagen. De bijdrage tot die factor van emissievrije voertuigen van categorie N die niet tot de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD of 10-LH behoren, kan de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant met maximaal 1,5 % verlagen.”.

7) Artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Specifieke CO_2-emissiedoelstellingen van een fabrikant

Voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 en voor elke daaropvolgende rapporteringsperiode bepaalt de Commissie voor elke fabrikant een specifieke CO_2-emissiedoelstelling voor de voorgaande rapporteringsperiode. Die doelstelling wordt bepaald overeenkomstig punt 4.1 van bijlage I.”.

8) De volgende artikelen 6 bis en 6 ter worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

Overdracht van voertuigen tussen fabrikanten

1. Voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van fabrikanten overeenkomstig artikel 4 en punt 2.2 van bijlage I mogen afzonderlijke voertuigen worden overgedragen tussen fabrikanten, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) voor alle overdrachten moet de aanvraag door de overdragende en de ontvangende fabrikant samen worden ingediend;

b) voor de overdracht van andere voertuigen dan emissievrije voertuigen moeten de overdragende en de ontvangende fabrikant tot een groep van onderling verbonden fabrikanten behoren;

c) voor overdrachten van emissievrije voertuigen tussen fabrikanten die niet tot een groep van onderling verbonden fabrikanten behoren mag het aantal emissievrije voertuigen dat aan een fabrikant wordt overgedragen niet meer

bedragen dan 5 % van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van die fabrikant die in een bepaalde rapporteringsperiode zijn geregistreerd.

De fabrikanten delen de overdrachtsverzoeken mee aan de Commissie door middel van de door de Commissie verstrekte elektronische hulpmiddelen.

2. Indien de Commissie van oordeel is dat aan de voorwaarden voor overdracht is voldaan, neemt zij het overgedragen voertuig niet in aanmerking voor de berekening van de relevante waarden voor de overdragende fabrikant, maar neemt zij dat voertuig in aanmerking voor de berekening van de relevante waarden voor de ontvangende fabrikant.

Artikel 6 ter

Vrijstelling voor fabrikanten die weinig voertuigen produceren

1. Indien er in een bepaalde rapporteringsperiode minder dan honderd nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van een fabrikant zijn geregistreerd, worden de gemiddelde specifieke CO_2-emissies als bedoeld in artikel 4 en punt 2.7 van bijlage I en de specifieke CO_2-emissiedoelstellingen als bedoeld in artikel 6 en punt 4.1 van bijlage I voor die rapporteringsperiode vastgesteld op "0".

2. De waarden van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies en de specifieke CO_2-emissies voor de desbetreffende fabrikanten en rapporteringsperioden worden niet opgenomen in de publicatie als bedoeld in artikel 11.

3. De in lid 1 bedoelde vrijstelling wordt in een bepaalde rapporteringsperiode niet toegepast in een van de volgende gevallen:

   a) op verzoek van de fabrikant;

   b) indien de fabrikant verzoekt om een overdracht van voertuigen overeenkomstig artikel 6 bis;

   c) indien de fabrikant deel uitmaakt van een groep van onderling verbonden fabrikanten die samen in die rapporteringsperiode meer dan honderd voertuigen hebben geregistreerd, of is verbonden met een andere fabrikant waarvoor de in lid 1 bedoelde vrijstelling niet geldt.

4. Fabrikanten die deel uitmaken van een groep als bedoeld in lid 3, punt c), stellen de Commissie ervan in kennis indien zij in een bepaalde rapporteringsperiode minder dan honderd voertuigen hebben geregistreerd.

5. Fabrikanten waarop de in lid 1 bedoelde vrijstelling niet van toepassing is, stellen de Commissie in elke rapporteringsperiode in kennis van alle met hen verbonden ondernemingen die aan de voorwaarden voor de in lid 1 bedoelde vrijstelling voldoen.

6. De fabrikanten voorzien de Commissie van de nodige informatie door middel van de door de Commissie verstrekte elektronische hulpmiddelen.".

9) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, eerste alinea, wordt de inleidende zin vervangen door:

"Om te bepalen of een fabrikant zijn specifieke CO_2-emissiedoelstellingen in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2039 heeft nageleefd, wordt rekening gehouden met zijn emissiekredieten en -schulden, bepaald overeenkomstig punt 5 van bijlage I, die overeenkomen met het aantal nieuwe

zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in een rapporteringsperiode, vermenigvuldigd met:";

b) in lid 1, tweede alinea, wordt "2029" vervangen door "2039";

c) in lid 1 wordt de derde alinea vervangen door:

"De emissieschulden worden in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2039 verworven. De totale schuld van een fabrikant mag echter niet meer bedragen dan 5 % van de specifieke CO_2-emissiedoelstelling van de fabrikant, vermenigvuldigd met het aantal zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in die periode ("emissieschuldlimiet").";

d) in lid 1 wordt de vierde alinea vervangen door:

"De in de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2039 verworven emissiekredieten en -schulden worden, indien van toepassing, van de ene rapporteringsperiode op de andere overgedragen. Eventuele resterende emissieschulden worden echter weggewerkt in de rapporteringsperioden van de jaren 2029, 2034 en 2039.";

e) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Het CO_2-emissiereductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bepaald op basis van de volgende lineaire trajecten:

a) tussen de referentie-CO_2-emissies en de CO_2-emissiedoelstellingen voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 of 2030: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punten a) en b);

b) tussen de CO_2-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 en de CO_2-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2030: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt b);

c) tussen de CO_2-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2030 en de CO_2-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2035: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt c), en

d) tussen de CO_2-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2035 en de CO_2-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2040: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt d).".

10) De volgende artikelen 7 bis en 7 ter worden ingevoegd:

Artikel 7 bis

Toeschrijving van voertuigen aan een fabrikant

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van artikel 4 en de specifieke CO_2-emissiedoelstellingen van artikel 6 worden de in een bepaalde rapporteringsperiode geregistreerde voertuigen toegeschreven aan de volgende fabrikanten:

a) voertuigen van categorie N aan de voertuigfabrikant als gedefinieerd in artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400;

b) voertuigen van categorie M aan de primairevoertuigfabrikant als gedefinieerd in artikel 3, punt 29, van Verordening (EU) 2017/2400;

c) voertuigen van categorie O aan de voertuigfabrikant als gedefinieerd in artikel 2, punt 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.

Artikel 7 ter

Berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van voertuigen van categorie M

Voor voertuigen van categorie M geldt het volgende:

a) voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant in een subgroep, wordt een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M in aanmerking genomen met zijn specifieke CO_2-emissies als compleet of voltooid voertuig in punt 2.2.2 van bijlage I, en wordt het niet in aanmerking genomen in punt 2.2.3 van bijlage I;

b) op verzoek van de in artikel 7 bis, punt b), bedoelde fabrikant en onder de voorwaarden van lid 3 wordt een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M echter in aanmerking genomen met de specifieke CO_2-emissies van zijn primaire voertuig in punt 2.2.3 van bijlage I, en niet in aanmerking genomen in punt 2.2.2 van bijlage I;

c) een in punt b) bedoeld verzoek voor een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M is niet ontvankelijk indien de in artikel 7 bis, punt b), bedoelde fabrikant en de in artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde fabrikant van zijn complete of voltooide voertuig, onderling verbonden ondernemingen of dezelfde juridische entiteit zijn. Door een dergelijk verzoek te doen, verklaart de fabrikant dat aan deze voorwaarde is voldaan en dat hij aan de Commissie op verzoek ondersteunende informatie verstrekt;

d) de Commissie stelt, daarbij ondersteund door het Europees Milieuagentschap (EEA), de hulpmiddelen en procedurele richtsnoeren die fabrikanten nodig hebben om de in punt b) bedoelde verzoeken te doen tijdig in elektronische vorm beschikbaar.”.

11) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, punt a), wordt “van 2025 tot 2029” vervangen door “vanaf 2025”;

b) lid 1, punt b), wordt geschrapt;

c) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Een fabrikant wordt in de volgende gevallen geacht overtollige CO_2-emissies te hebben:

a) wanneer in een of meer rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2028, 2030 tot en met 2033 en 2035 tot en met 2038 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten hoger is dan de in artikel 7, lid 1, derde alinea, bedoelde emissieschuldlimiet;

b) wanneer in de rapporteringsperiode van de jaren 2029, 2034, 2039 en 2040 de som van de emissieschulden verminderd met de som van de emissiekredieten positief is;

c) wanneer vanaf de rapporteringsperiode van het jaar 2041 de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van de fabrikant hoger zijn dan zijn specifieke CO_2-emissiedoelstelling.”.

12) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Typegoedkeuringsinstanties en fabrikanten stellen de Commissie onverwijld in kennis van de volgende afwijkingen van de gerapporteerde gegevens:

a) indien de CO_2-emissiewaarden van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik, gemeten bij overeenkomstig de procedure van artikel 13 van deze verordening uitgevoerde verificaties, afwijken van de waarden die zijn vermeld in conformiteitscertificaten of het klanteninformatiedossier als bedoeld in artikel 9, lid 4, van Verordening (EU) 2017/2400;

b) indien fouten zijn vastgesteld als gevolg van foutieve inputgegevens of andere oorzaken bij het bepalen van de CO_2-waarde;

c) indien fouten zijn vastgesteld bij de uitvoering van de CO_2-monitoring en -rapportage;

d) alle andere afwijkingen dan de in de punten a), b) en c) genoemde afwijkingen.";

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant en van de referentie-CO_2-emissies rekening met de in lid 1 bedoelde afwijkingen en overweegt de uit hoofde van artikel 11 vastgestelde besluiten dienovereenkomstig te wijzigen. De Commissie is niet verplicht afwijkingen in aanmerking te nemen indien de herberekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant of de referentie-CO_2-emissies resulteren in een afwijking van minder dan 0,1 %.".

13) Artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

Beoordeling van de referentiewaarden van de CO_2-emissies

1. Om te waarborgen dat de referentiewaarden van CO_2-emissies van subgroepen voertuigen waarvoor een referentieperiode van het jaar 2024 of later overeenkomstig punt 3.2 van bijlage I als referentieperiode geldt robuust en representatief zijn, beoordeelt de Commissie de toepassing van de voorwaarden waaronder de referentiewaarden van de CO_2-emissies werden bepaald, en bepaalt zij of deze emissies op oneigenlijke wijze zijn verhoogd, en indien dit het geval is op welke manier zij moeten worden gecorrigeerd.

2. Indien de Commissie concludeert dat alle of een deel van de referentie-emissies moeten worden gecorrigeerd, stelt zij overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure een uitvoeringshandeling vast waarbij die correcties worden aangebracht.".

14) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de tweede alinea vervangen door:

"De lijst die uiterlijk op 30 april van het jaar na het jaar waarin een referentieperiode afloopt, moet worden bekendgemaakt, bevat de in die referentieperiode bepaalde referentie-CO_2-emissies.";

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De Commissie wijzigt de uit hoofde van lid 1 vastgestelde uitvoeringshandelingen als volgt:

a) indien de in Verordening (EG) nr. 595/2009 bedoelde typegoedkeuringsprocedures worden gewijzigd en dit geen zodanige wijziging betreft van de waarden inzake de belasting en het aantal passagiers die worden gebruikt om de CO_2-emissies te bepalen dat de CO_2-emissies van de overeenkomstig dit lid gespecificeerde representatieve voertuigen met meer dan 5 g CO_2/km toe- of afnemen:

i) worden de aangepaste referentie-emissies berekend overeenkomstig bijlage II, punt 1;

ii) worden de nieuwe waarden gepubliceerd als aanvulling op de voorgaande waarden, waarbij wordt aangegeven in welke rapporteringsperiode de waarden voor het eerst van toepassing zijn;

b) indien de bijlagen overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten a) tot en met f), zijn gewijzigd:

i) worden de eerder bekendgemaakte referentie-CO_2-emissies herberekend overeenkomstig bijlage I, rekening houdend met de parameters die overeenkomstig een van de punten a) tot en met f) van artikel 14, lid 1, zijn gewijzigd;

ii) wordt de herberekende reeks referentie-CO_2-emissies bekendgemaakt en vervangt deze de vorige reeks referentie-emissies met ingang van de rapporteringsperiode waarin de gewijzigde parameters overeenkomstig een van de punten a) tot en met f) van artikel 14, lid 1, voor het eerst van toepassing zijn.";

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

"3. In geval van wijzigingen van de typegoedkeuringsprocedures als bedoeld in lid 2, punt a), wordt in de wijzigingsuitvoeringshandeling een methode gespecificeerd of vastgesteld om een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen aan te wijzen op basis waarvan de in lid 2, punt a), bedoelde aanpassing wordt bepaald, met inbegrip van de statistische wegingen en de waarden voor de belasting en het aantal passagiers die moeten worden gebruikt om de CO_2-emissies te bepalen, en rekening houdend met de krachtens deze verordening gerapporteerde monitoringgegevens en de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 vermelde technische kenmerken van de voertuigen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.".

15) Aan artikel 13, lid 3, wordt de volgende zin toegevoegd:

"Indien de gegevens in de klanteninformatiedossiers, de conformiteitscertificaten en de afzonderlijke typegoedkeuringscertificaten niet overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 kunnen worden gecorrigeerd, geeft de verantwoordelijke typegoedkeuringsinstantie een correctieverklaring af met de gecorrigeerde gegevens en zendt zij die verklaring toe aan de Commissie en de betrokken partijen.".

16) De volgende artikelen 13 bis tot en met 13 septies worden ingevoegd:

"Artikel 13 bis

Monitoring en rapportering door de lidstaten

1. Met ingang van de rapporteringsperiode van het jaar [*PB: gelieve jaar in te voegen: indien deze verordening vóór 1 juli in werking treedt, het jaar voorafgaand aan het jaar van inwerkingtreding van de verordening; indien de inwerkingtreding na 30 juni in werking treedt, het volgende jaar*] monitoren de lidstaten de in deel A van bijlage IV 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 V beschreven rapporteringsprocedure.

2. De bevoegde instanties die belast zijn met het monitoren en rapporteren van gegevens in overeenstemming met deze verordening, zijn de instanties die door de lidstaten zijn aangewezen overeenkomstig artikel 7, lid 6, van Verordening (EU) 2019/631.

3. De verplichting van dit artikel geldt voor voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer of de ordehandhavingsdiensten, tenzij zij uit hoofde van andere bepalingen zijn vrijgesteld.

4. De verplichting van dit artikel geldt voor voertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer of de ordehandhavingsdiensten en bij dringende medische zorgverlening en voor voertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de strijdkrachten, ongeacht of zij van artikel 3 bis zijn vrijgesteld, tenzij zij uit hoofde van andere bepalingen zijn vrijgesteld.

Artikel 13 ter

Rapportering door fabrikanten of andere entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de bepaling van de CO_2-emissies van een zwaar bedrijfsvoertuig

1. Fabrikanten of andere entiteiten die verantwoordelijk zijn de bepaling van een zwaar bedrijfsvoertuig en voor wie de verplichtingen van artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400 of artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 gelden, rapporteren de gegevens van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig overeenkomstig de bepalingen van deel B van bijlage IV.

Uiterlijk op 30 september van elk jaar rapporteren zij die gegevens voor elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig overeenkomstig de rapporteringsprocedure van bijlage V aan de Commissie, met een datum van bepaling of beoordeling die valt binnen de rapporteringsperiode die eindigt op 30 juni.

Dit lid is niet van toepassing op fabrikanten of andere entiteiten die overeenkomstig artikel 6 ter zijn vrijgesteld.

2. Fabrikanten of andere entiteiten in de zin van lid 1 wijzen een contactpunt aan voor de rapportering van gegevens overeenkomstig deze verordening.

3. De rapporteringsverplichting uit hoofde van artikel 13 bis, leden 3 en 4, geldt voor fabrikanten en andere entiteiten in de zin van lid 1.

Artikel 13 quater

Centraal register voor gegevens over zware bedrijfsvoertuigen

1. De Commissie houdt een centraal register (hierna “het register” genoemd) bij voor de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens van zware bedrijfsvoertuigen.

Het register is openbaar toegankelijk, met uitzondering van de in bijlage V, punt 3.2.2, vermelde gegevens.

De waarde van gegevensvermelding 23 van deel B, punt 2, van bijlage IV wordt openbaar gemaakt in de vorm van een schaal als gespecificeerd in deel C van bijlage IV.

2. Het register wordt namens de Commissie beheerd door het EEA.

Artikel 13 quinquies

Monitoring van de resultaten van controletests op de weg

1. De Commissie monitort indien beschikbaar de resultaten van tests op de weg die in het kader van Verordening (EG) nr. 595/2009 zijn uitgevoerd ter verificatie van de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

2. De Commissie is bevoegd deze verordening bij een overeenkomstig artikel 17 vastgestelde gedelegeerde handeling aan te vullen met de gegevens die de bevoegde instanties van de lidstaten voor de toepassing van lid 1 van dit artikel moeten rapporteren.

Artikel 13 sexies

Kwaliteit van de gegevens

1. De bevoegde instanties en de fabrikanten zijn verantwoordelijk voor de juistheid en de kwaliteit van de gegevens die zij overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter rapporteren. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele fouten in de gerapporteerde gegevens.

2. De Commissie verifieert zelf de kwaliteit van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

3. Wanneer de Commissie op fouten in de gegevens wordt gewezen of als gevolg van haar eigen verificatie discrepanties in de dataset vaststelt, neemt zij waar passend de nodige maatregelen om de gegevens in het in artikel 13 quater vermelde register te corrigeren.

4. De Commissie kan de in de leden 2 en 3 van dit artikel bedoelde verificatie- en correctiemaatregelen bij uitvoeringshandeling bepalen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16 bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 13 septies

Administratieve boetes

1. De Commissie kan een administratieve boete opleggen indien:

a) zij constateert dat de door de fabrikant krachtens artikel 5 van deze verordening gerapporteerde gegevens afwijken van de gegevens van het gegevensdossier van de fabrikant of het op grond van Verordening (EG) nr. 595/2009 afgegeven typegoedkeuringscertificaat, en de afwijking het gevolg is van opzet of ernstige nalatigheid;

b) de gegevens niet binnen de overeenkomstig artikel 5, lid 1, toepasselijke termijn worden ingediend en de vertraging niet naar behoren te verantwoorden is.

Voor het verifiëren van de in punt a) bedoelde gegevens pleegt de Commissie overleg met de bevoegde goedkeuringsinstanties.

De administratieve boetes zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend en bedragen niet meer dan 30 000 EUR per zwaar bedrijfsvoertuig waarop de afwijkende of vertraagde gegevens als bedoeld in de punten a) en b) betrekking hebben.

2. In aanvulling op deze verordening stelt de Commissie overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast op basis van de in lid 3 van dit artikel vastgelegde beginselen teneinde de procedure en de methoden voor de berekening en de inning van de lid 1 van dit artikel bedoelde boetes vast te stellen.

3. De in lid 2 bedoelde gedelegeerde handelingen zijn in overeenstemming met de volgende beginselen:

a) de door de Commissie vastgestelde procedure eerbiedigt het recht op behoorlijk bestuur, en met name het recht om te worden gehoord en het recht op toegang tot het dossier, zulks met inachtneming van de legitieme belangen inzake vertrouwelijkheid en het handelsgeheim;

b) bij het berekenen van de passende administratieve boete baseert de Commissie zich op de beginselen van doeltreffendheid, evenredigheid en afschrikking, en houdt zij in voorkomend geval rekening met de ernst en gevolgen van de afwijking of vertraging, het aantal bij de afwijkende of vertraagde gegevens betrokken zware bedrijfsvoertuigen, de goede trouw van de fabrikant, de mate van zorgvuldigheid en medewerking van de fabrikant, de herhaling, frequentie of duur van de afwijking of de vertraging, en eerdere sancties die aan dezelfde fabrikant zijn opgelegd;

c) administratieve boetes worden zonder onnodige vertraging geïnd door betalingstermijnen vast te stellen en in voorkomend geval te voorzien in de mogelijkheid om betalingen in verschillende termijnen en fasen op te splitsen.

4. De bedragen van de administratieve boetes worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.”.

17) Artikel 14 wordt vervangen door:

“Artikel 14
Wijziging van de bijlagen

1. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de volgende elementen van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische vooruitgang, de ontwikkeling van de goederenlogistiek, de nodige aanpassingen naar aanleiding van de toepassing van deze verordening en wijzigingen van de onderliggende typegoedkeuringswetgeving, met name de Verordeningen (EU) 2018/858 en (EU) 595/2009:

   a) de criteria voor de definitie van subgroepen voertuigen in punt 1.1;

   b) de criteria voor de definitie van werkvoertuigen in punt 1.2;

   c) de criteria voor de operationele bereiken van verschillende aandrijftechnologieën in punt 1.3;

   d) de lijst van missieprofielen in punt 1.4;

e) het gewicht van missieprofielen in punt 2.1;

f) de belasting, het aantal passagiers, de massa van de passagiers, de technisch toelaatbare maximale belasting, het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers en de vrachtvolumes van de subgroepen voertuigen *sg* in punt 2.5;

g) de in tabel 2.6 vermelde waarden voor de jaarlijks afgelegde afstand.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de volgende elementen van bijlage IV:

a) de gegevensvereisten van de delen A en B, teneinde rekening te houden met de technische vooruitgang, de nodige aanpassingen naar aanleiding van de toepassing van deze verordening en wijzigingen van de onderliggende typegoedkeuringswetgeving, met name de Verordeningen (EU) 2018/858 en (EU) 595/2009;

b) de schalen in deel C, om deze te actualiseren of aan te passen, teneinde rekening te houden met veranderingen in het ontwerp van zware bedrijfsvoertuigen en ervoor te zorgen dat de schalen geschikt blijven voor informatie- en vergelijkbaarheidsdoeleinden.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de volgende elementen van bijlage V:

a) afstemming van de monitoring- en rapporteringsprocedure van bijlage V op de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van deze verordening, en aanpassing van die procedure aan de technische vooruitgang;

b) wijziging van punt 3.2 door toevoeging van gegevens die nieuw aan het register zijn toegevoegd.”.

18) Artikel 15 wordt vervangen door:

“Artikel 15
Evaluatie

In 2028 verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening en dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met het resultaat van deze evaluatie.

Het verslag gaat zo nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.”.

19) Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de eerste zin vervangen door:

“De in artikel 3 ter, artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea, artikel 13 quater, lid 3, artikel 13 quinquies, lid 2, artikel 13 sexies, lid 4, artikel 13 septies, lid 2, en artikel 14, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie overgedragen voor een termijn van vijf jaar met ingang van [*PB: gelieve de datum van inwerkingtreding van deze verordening in te voegen*].”;

b) in lid 3 wordt de eerste zin vervangen door:

"Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea, artikel 13 quater, lid 3, artikel 13 quinquies, lid 2, artikel 13 sexies, lid 4, artikel 13 septies, lid 2, en artikel 14, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken.";

c) in lid 6 wordt "artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea, en artikel 14, lid 1" vervangen door: "artikel 11, lid 2, artikel 13, lid 4, tweede alinea, artikel 13 quater, lid 3, artikel 13 quinquies, lid 2, artikel 13 septies, lid 2, en artikel 14, lid 1".

20) De bijlagen I, II en III bij Verordening (EU) 2019/1242 worden vervangen door de tekst in bijlage I bij deze verordening.

21) De tekst in bijlage II bij deze verordening wordt toegevoegd als de bijlagen IV, V en VI bij Verordening (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Intrekking van Verordening (EU) 2018/956

Verordening (EU) 2018/956 wordt ingetrokken met ingang van [*PB: gelieve de datum van toepassing in te voegen*].

Verwijzingen naar Verordening (EU) 2018/956 gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI bij deze verordening.

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli [*PB: gelieve kalenderjaar in te voegen = jaar van de eerste 1 juli na de inwerkingtreding van deze handeling*].

Verordening (EU) 2019/1242, in de op 30 juni [*PB: gelieve kalenderjaar in te voegen = jaar van de eerste 1 juli na de inwerkingtreding van deze handeling*] toepasselijke versie, en Verordening (EU) 2018/956, in de op 30 juni [*PB: gelieve kalenderjaar in te voegen = jaar van de eerste 1 juli na de inwerkingtreding van deze handeling*] toepasselijke versie, blijven echter van toepassing voor rapporteringsperioden voorafgaand aan [*PB: gelieve datum in te voegen = datum van toepassing*].

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

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig de verhoogde klimaatambitie van de Unie en wat betreft de integratie van rapporteringsverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Rubriek 3 — Natuurlijke hulpbronnen en milieu

Titel 9 — Milieu- en klimaatactie

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

☐ een nieuwe actie

☐ een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie[25]

☑ de verlenging van een bestaande actie

☑ de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De **algemene doelstelling** van dit voorstel is te voorzien in nieuwe emissienormen om de CO_2-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te verminderen en bij te dragen tot de transitie naar emissievrije mobiliteit in het bredere kader van de sterkere klimaatambitie van de EU voor 2030 en klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van dit voorstel zijn:

het verminderen van de **CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen** op kosteneffectieve wijze en in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen van de EU, en tegelijkertijd bijdragen tot een betere energiezekerheid van de EU;

voordelen bieden aan Europese **vervoerders en vervoersgebruikers**, waarvan de meeste kmo's zijn, door een bredere inzet van energie-efficiëntere voertuigen;

het versterken van het leiderschap van de EU-industrie op het gebied van technologie en innovatie door investeringen te richten op emissievrije technologieën.

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.

Met het voorstel wordt ervoor gezorgd dat de CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen worden verminderd. Ook levert het voordelen op voor vervoerders en vervoersgebruikers wat betreft de luchtkwaliteit en vermindering van het energieverbruik, en wordt het

[25] In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

leiderschap van de automobielwaardeketen op het gebied van technologie en innovatie versterkt. Naar verwachting levert het ook de bijkomende voordelen van verbeterde energie-efficiëntie en energiezekerheid op.

1.4.4. Prestatie-indicatoren

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De volgende indicatoren zijn vastgesteld:

1. de gemiddelde CO_2-emissies van het hele EU-wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen bij de typegoedkeuring ervan worden jaarlijks gemonitord;

2. de totale broeikasgasemissies van zware bedrijfsvoertuigen worden gemonitord via de jaarlijkse broeikasgasemissie-invetarissen van de lidstaten;

3. het aantal en het aandeel nieuw geregistreerde emissievrije en emissiearme voertuigen wordt gemonitord via de jaarlijkse monitoringsgegevens als ingediend door de lidstaten;

4. de mate van innovatie wordt gemeten als het aantal nieuwe octrooien dat Europese automobielfabrikanten voor emissievrije technologieën aanvragen via openbaar toegankelijke octrooidatabanken;

5. het werkgelegenheidsniveau wordt gemonitord op basis van openbaar toegankelijke EU-statistieken van Eurostat over de werkgelegenheid in de sector.

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoefte(n) waarin op korte *of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Fabrikanten van nieuw in de Unie geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen zullen de emissies moeten monitoren en rapporteren, en moeten voldoen aan de herziene doelstellingen voor de specifieke CO_2-emissies.

De lidstaten zullen jaarlijks technische gegevens over nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen aan de Commissie en het Europees Milieuagentschap (EEA) moeten rapporteren.

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "toegevoegde waarde van de deelname van de Unie" verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.

Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem dat niet kan worden opgelost door louter nationale of lokale maatregelen. Klimaatactie moet op Europees niveau worden gecoördineerd, en het optreden van de EU is gerechtvaardigd op grond van de subsidiariteit ervan.

Initiatieven op nationaal en lokaal niveau zijn niet voldoende. Indien er geen gecoördineerde EU-maatregelen worden getroffen, ontstaat een risico op marktfragmentatie. Afzonderlijke lidstaten zouden ook een markt vormen die te klein is om veranderingen in een hele sector tot stand te brengen en schaalvoordelen te creëren.

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

Het voorstel bouwt voort op bestaande wetgeving inzake monitoring- en rapporteringsverplichtingen en CO_2-emissienormen.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

Dit voorstel is in overeenstemming met de doelstellingen van NextGenerationEU en het meerjarig financieel kader voor 2021-2027[26], waarmee wordt bijgedragen tot de door Europa nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transitie. Het wetgevingsvoorstel is een aanvulling op en in overeenstemming met de desbetreffende voorstellen in het “Fit for 55”-pakket en het Euro 7-voorstel.

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

N.v.t.

[26] https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_nl

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

☐ **beperkte geldigheidsduur**

☐ van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ

☐ financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

☑ **onbeperkte geldigheidsduur**

— uitvoering met een opstartperiode vanaf 2024 tot en met 2025,

— gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Beheersvorm(en)[27]

☑ **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 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;

☐ publiekrechtelijke organen;

☐ privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, 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:

geen

[27] Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

Het initiatief omvat de aanwending van bestaande administratieve overeenkomsten tussen DG CLIMA en het JRC en een verhoging van de bijdrage aan het EEA.

Er moet uit verschillende bronnen informatie worden ingewonnen, onder meer van de lidstaten, automobielfabrikanten en nationale typegoedkeuringsinstanties. Het EEA en DG CLIMA coördineren de gegevensverzameling en worden daarin bijgestaan door het JRC.

De lidstaten en de fabrikanten rapporteren jaarlijks gegevens over nieuwe registraties van voertuigen. Op basis van deze gegevens wordt beoordeeld of de fabrikanten aan de normen voldoen en kunnen eventuele boetes worden opgelegd. De gegevens worden vervolgens bekrachtigd door middel van een besluit van de Commissie.

De Commissie en het EEA moeten voor dit voorstel aanvullende gegevens beoordelen, vanwege de nieuwe voertuiggroepen waarop het van toepassing is, de bepalingen over vrijstellingen voor kleine fabrikanten en de overdracht van voertuigen.

Er worden jaarlijks gegevens gerapporteerd over het daadwerkelijke brandstof- en elektriciteitsverbruik, als gemeten in de voertuigen zelf, en over de prestaties van de voertuigen in gebruik. De bestaande bepalingen met betrekking tot verbruik en prestaties in de praktijk zijn door de medewetgever aangescherpt in vergelijking met het voorstel van de Commissie.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

Met het voorstel wordt geen financieel programma uitgevoerd, maar wordt beleid voor de lange termijn opgesteld. Er is geen sprake van beheersvormen, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden of een controlestrategie voor fouten.

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

De beoogde controlemethoden zijn vastgesteld in het Financieel Reglement en de uitvoeringsvoorschriften. Dit voorstel betreft geen uitgavenprogramma.

Het is van essentieel belang de voertuigregistratiegegevens doeltreffend en correct te monitoren om de rechtszekerheid bij de handhaving van de wetgeving te waarborgen en voor een gelijk speelveld te zorgen voor de verschillende fabrikanten op de eengemaakte markt van de EU.

Door in de praktijk gegevens te verzamelen en de verificatieprocedure uit te voeren, wordt ervoor gezorgd dat onregelmatigheden in de voertuigregistratiegegevens tijdig worden opgespoord, dat er tijdig corrigerende maatregelen worden getroffen, en dat de doeltreffendheid van de CO_2-emissiedoelstellingen van de EU op lange termijn niet in gevaar komt.

De belangrijkste interne controlesystemen omvatten de verificatie van de gerapporteerde registratiegegevens en technische gegevens.

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).

Dit initiatief brengt geen significante nieuwe controles of risico's met zich mee die niet onder een andere kader voor interne controle zouden vallen. Naast de toepassing van het Financieel Reglement zijn er geen specifieke maatregelen voorzien.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

Naast de toepassing van het Financieel Reglement om fraude en onregelmatigheden te voorkomen, gaan de aangescherpte CO_2-reductievereisten en de uitbreiding van het toepassingsgebied van dit voorstel vergezeld van verbeterde monitoring en rapportage van verificatiegegevens en emissiegegevens op basis van prestaties in de praktijk.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK[28]	van EVA-landen[29]	van kandidaat-lidstaten[30]	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, punt b), van het Financieel Reglement
3	09 02 03 Klimaatmitigatie en -adaptatie	GK	JA	NEE	NEE	NEE
3	09 10 02 Europees Milieuagentschap	GK	JA	JA	NEE	NEE
7	20 02 01 01 Arbeidscontractanten	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE

Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen N.v.t.

[28] GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.
[29] EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.
[30] Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de 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:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	3	Natuurlijke hulpbronnen en milieu

DG: CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAAL**
Beleidskredieten								
09 02 03 Klimaatmitigatie en -adaptatie	Vastleggingen	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Betalingen	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
		(3)						
TOTAAL kredieten voor DG CLIMA	Vastleggingen	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Betalingen	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**

- Het JRC zal een sleutelrol spelen bij de ondersteuning van de Commissie bij sommige noodzakelijke technische werkzaamheden. DG CLIMA en het JRC hebben een administratieve overeenkomst gesloten.

Agentschap: EEA — Europees Milieuagentschap			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAAL**
Beleidskredieten								
Titel 1: Personeelskosten	Vastleggingen	(1 a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Betalingen	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Titel 2: Infrastructuur	Vastleggingen	(1b)		0,080	0,080			**0,160**
	Betalingen	(2b)		0,080	0,080			**0,160**
Titel 3: Operationele kosten	Vastleggingen	(1c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
	Betalingen	(2c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
		(3)						
TOTAAL kredieten voor het EEA*	Vastleggingen	=1 a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**
	Betalingen	=2 a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**

* De gevolgen van de aanvullende financiële middelen voor het Europees Milieuagentschap worden gecompenseerd door middel van een verlaging van de LIFE-begroting, meer bepaald van begrotingsonderdeel 09 02 03 (Klimaatmitigatie en -aanpassing) van DG CLIMA.

- Personeelskosten: één tijdelijk functionaris (AD) en één arbeidscontractant (CA) zijn nodig voor de ondersteuning van: i) de coördinatie, voorbereiding en follow-up van de aanvullende inzameling, analyse en verwerking van de gegevens die nodig zijn voor de omgang met het toenemende aantal voertuigemissies dat moet worden gemonitord en gerapporteerd; ii) de uitvoering en het gebruik van de systemen voor rapportering, kwaliteitsborging en de kwaliteitscontrole van de gegevens van voertuigen die onder het uitgebreide toepassingsgebied vallen, en het gegevensbeheer en de technische helpdesk voor de extra fabrikanten.

  Voor de volgende taken zijn drie nieuwe arbeidscontractanten nodig (te beginnen met twee in 2024):

  de voorbereiding en ontwikkeling van een aantal gedetailleerde cerficatiemethoden (bijvoorbeeld om naleving met de EU-kwaliteitscriteria voor koolstofverwijderingen aan te tonen, als uiteengezet in artikel 8 van de desbetreffende voorgestelde verordening);

  verzameling van gegevens over monitoring, rapportering en verificatie, bijvoorbeeld voor een aantal koolstoflandbouwactiviteiten met betrekking tot het vernatten van wetlands, gewasbeheer en (her)bebossing;

  ondersteuning van de verbindingen tussen registers (bijvoorbeeld die van de certificeringsregelingen en de nationale broeikasgasinventarissen).

- Infrastructuur- en operationele kosten: Het EEA heeft de eerste twee jaar initiële investeringen in IT nodig (in totaal 160 000 EUR) voor de gegevensverwerking om de naleving van de normen te controleren, ook voor meer voertuigen en fabrikanten. Ook zijn herhaalde investeringen in IT nodig voor het onderhouden en updaten van de rapporteringsworkflows, MSSQL-databanken en andere IT-verwerkingsinstrumenten.

			2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAAL**
○ TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Betalingen	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 3 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Betalingen	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	"Administratieve uitgaven"

		2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAAL**
DG: CLIMA							
○ Personele middelen			0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
○ Andere administratieve uitgaven							
TOTAAL DG CLIMA	Kredieten		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Er is 1 fte CA nodig voor het aanvullende gegevensbeheer.

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAAL**
TOTAAL kredieten voor RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**
	Betalingen		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**TOTAAL**	
	OUTPUTS													
	Soort [31]	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1[32]…														
— Output														

[31] Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

[32] Als beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)"

— Output														
— Output														
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1														
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2														
— Output														
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2														
TOTAAL														

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

3.2.3.1. Geraamde gevolgen voor de personele middelen van het EEA

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

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAAL**
Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					

Arbeidscontractanten	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Gedetacheerd nationaal deskundigen					
TOTAAL	**0,299**	**0,735**	**0,750**	**0,765**	**2,549**

Personeelbenodigdheden (fte):

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAAL**
Tijdelijke functionarissen (AD-rangen)	1	1	1	1	1
Tijdelijke functionarissen (AST-rangen)					
Arbeidscontractanten	3	4	4	4	4
Gedetacheerd nationaal deskundigen					
TOTAAL	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**

3.2.3.2. Geraamde behoeften aan administratieve kredieten bij de Commissie

3.2.3.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

– ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig

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

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**	**TOTAAL**
RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader						
Personele middelen		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
Andere administratieve uitgaven						
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Buiten RUBRIEK 7[33] **van het meerjarig financieel kader**		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Personele middelen						

[33] 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 onder contract, eigen onderzoek.

Andere administratieve uitgaven						
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

TOTAAL		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

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.

3.2.3.4. 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 **2023**	Jaar **2024**	Jaar **2025**	Jaar **2026**	Jaar **2027**
O Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)						
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)						
20 01 02 03 (delegaties)						
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)						
01 01 01 11 (eigen onderzoek)						
O Extern personeel (in voltijdequivalenten, fte)[34]						
20 02 01 (AC, END, INT van de "totale financiële middelen")			1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)						
XX 01 xx **yy zz** [35]	— centrale diensten					
	— delegaties					
01 01 01 02 (AC, END, INT — onderzoek onder contract)						
01 01 01 12 (AC, END, INT — eigen onderzoek)						
TOTAAL			**1**	**1**	**1**	**1**

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 beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	De Commissie heeft één arbeidscontractant nodig voor de omgang met de complexere en uitgebreidere wetgeving en de bijbehorende aanvullende toezicht- en beheertaken.

3.2.4 Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

- Het voorstel/initiatief:

☑ kan volledig worden gefinancierd door middel van herschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

Brengt geen extra beleidsuitgaven met zich mee. Voor zover er uitgaven zijn, zullen die onder LIFE vallen.

[34] AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

[35] Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen).

☐ hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

☐ hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

☑ voorziet niet in medefinanciering door derden

☐ voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	2023	2024	2025	2026	2027	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 overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven ☐

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief[36]				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

N.v.t.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

Er kunnen ontvangsten worden gegenereerd uit bijdragen voor overtollige CO_2-emissies. Door fabrikanten te betalen bedragen zullen nog steeds worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de EU.

[36] Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.