Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/1610

6.6.2024

VERORDENING (EU) 2024/1610 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 14 mei 2024

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, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 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]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het aanpakken van klimaat- en milieugerelateerde uitdagingen en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs ([3]), die op 12 december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, staan centraal in de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de "Europese Green Deal". 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 en de agressieoorlog van Rusland tegen Oekraïne 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 Unie tegen 2050, en zet een nieuwe groeistrategie uiteen die beoogt 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. Tegelijkertijd treft die transitie vrouwen en mannen anders en heeft ze een bijzonder effect op bepaalde benadeelde en kwetsbare groepen, zoals huishoudens en personen met een laag inkomen, 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) Na de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad van alle essentiële onderdelen van het wetgevingspakket "Fit for 55", zoals voorgesteld door de Commissie in juli 2021 heeft de Unie in oktober 2023 een geactualiseerde nationale bijdrage (NDC) van de Unie en haar lidstaten ingediend bij het UNFCCC, en daarbij bevestigd dat de Unie haar netto broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % zal verminderen ten opzichte van de niveaus van 1990.

(4) Door de vaststelling van Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) heeft de Unie de doelstelling om haar hele economie uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te maken, vastgelegd in een wetgevingshandeling van de Unie, net als de doelstelling om daarna negatieve emissies te bereiken. Bovendien wordt bij die verordening een bindende doelstelling van de Unie vastgesteld om uiterlijk in 2030 de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) binnen de Unie met ten minste 55 % te reduceren ten opzichte van de niveaus

([1]) PB C 349 van 29.9.2023, blz. 134.
([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 10 april 2024 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 7 mei 2024.
([3]) PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.
([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).

van 1990. Ook voorziet zij in het kader voor de vaststelling van tussentijdse klimaatdoelstellingen van de Unie en voor de publicatie van de verwachte indicatieve broeikasgasbegroting van de Unie voor de periode 2030-2050.

(5) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de wegvervoersector, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen. In haar mededeling van 9 december 2020 over "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" zet de Commissie een stappenplan uiteen voor een duurzame en slimme toekomst voor het Europees vervoer, met een actieplan om de emissies van de vervoerssector tegen 2050 met 90 % te verminderen. Zware bedrijfsvoertuigen zijn momenteel verantwoordelijk voor meer dan een kwart van de broeikasgasemissies van het wegvervoer in de Unie en voor meer dan 6 % van de totale broeikasgasemissies van de Unie.

(6) Het wetgevingspakket "Fit for 55" beoogt de broeikasgasemissiereductiedoelstelling voor 2030 te verwezenlijken. 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 wetgevingspakket.

(7) In haar mededeling van 18 mei 2022, over het "REPowerEU-plan", heeft de Commissie een plan geschetst om de Unie ruim voor het einde van dit decennium onafhankelijk te maken van Russische fossiele brandstoffen. Die mededeling benadrukt onder meer het belang van het verder verhogen van de efficiëntie en het verminderen van het verbruik van fossiele brandstoffen in de vervoersector, waarin elektrificatie kan worden gecombineerd met het gebruik van waterstof uit niet-fossiele bronnen om fossiele brandstoffen te vervangen.

(8) Om uiterlijk in 2030 bij te dragen tot een nettoreductie van broeikasgasemissies van minstens 55 % onder het niveau van 1990 en in overeenstemming met het beginsel "energie-efficiëntie eerst", moeten de CO_2-emissiereductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen van Verordening (EU) 2019/1242 worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere emissiereducties na 2030 voor de sector zware bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de klimaatneutraliteitsdoelstelling in 2050.

(9) De aangescherpte CO_2-emissiereductievereisten moeten bijdragen tot een groeiend aandeel emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie en tegelijkertijd voordelen voor gebruikers en burgers opleveren wat betreft de luchtkwaliteit en energiebesparingen, en ervoor zorgen dat de innovatie in de waardeketen van de automobielsector en de bijbehorende hoogwaardige banen behouden blijven. Emissievrije zware bedrijfsvoertuigen omvatten momenteel elektrische voertuigen op accu's, brandstofcelvoertuigen en andere door waterstof aangedreven voertuigen, en de technologische innovatie zet zich verder voort.

(10) Voor de periode vanaf 2030 moeten nieuwe, aangescherpte CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgelegd. Die doelstellingen moeten worden vastgesteld op een niveau dat een sterk signaal zal afgeven om de integratie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie te versnellen en innovatie op het gebied van emissievrije technologieën op kostenefficiënte wijze te stimuleren, het noodzakelijke signaal af te geven om de uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur in de Unie te versnellen, ervoor te zorgen dat ondernemingen in de Unie op de lange termijn op de wereldmarkt kunnen blijven concurreren, bij te dragen aan lagere exploitatiekosten van vervoersbedrijven en ervoor te zorgen dat de Unie haar klimaatdoelstellingen en haar doelstelling om luchtverontreiniging te verminderen kan verwezenlijken.

(11) Luchtverontreiniging is een bijzonder acuut probleem in steden, dat gevolgen heeft voor de gezondheid van miljoenen Europese burgers. Vervoer is een van de voornaamste bronnen van luchtverontreiniging in steden. De versnelde uitrol van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen zal in combinatie met strengere CO_2-emissiereductievereisten ertoe bijdragen de luchtverontreiniging in steden te verminderen.

(12) Met de mededeling van de Commissie van 5 mei 2021, inzake de "Actualisering van de nieuwe industriestrategie van 2020: een sterkere eengemaakte markt tot stand brengen voor het herstel van Europa" wordt gestreefd naar het gezamenlijk tot stand brengen van groene en digitale transitietrajecten in een partnerschap met het bedrijfsleven, overheden, sociale partners en andere belanghebbenden. In dat verband wordt een transitietraject ontwikkeld waarin het mobiliteitsecosysteem de waardeketen van de automobielsector in haar transitie kan begeleiden. In het transitietraject wordt bijzondere aandacht besteed aan kleine en middelgrote ondernemingen in de toeleveringsketen van de automobielsector en aan de raadpleging, onder meer door de lidstaten zelf, van de sociale partners. Het traject bouwt ook voort 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 de digitale transitie, en bouwt voort op het "Talent Booster Mechanism" in het

([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).

kader van het initiatief om het talent in Unieregio's te benutten. De passende maatregelen en stimulansen op Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, komen ook aan bod in het transitietraject. Dat kan bijvoorbeeld inhouden dat de lidstaten gebruik kunnen maken van het bij Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad ([6]) opgerichte sociaal klimaatfonds (het "Sociaal Klimaatfonds") om micro-ondernemingen bij te staan bij de aankoop van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen. Ook moet er bijzondere aandacht worden besteed aan de gevolgen die die transitie zal hebben voor micro-, kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) in de toeleveringsketen. De mededeling van de Commissie van 1 februari 2023, inzake "Een industrieel plan voor de Green Deal voor het nettonultijdperk" is erop gericht het concurrentievermogen van de Europese nettonulindustrie te versterken en de snelle transitie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen. Dat plan heeft tot doel een omgeving te scheppen die gunstiger is voor het opschalen van de capaciteit van de Unie om de klimaatneutrale technologieën en producten te fabriceren die nodig zijn om de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de Unie te halen. Toegang tot opleidingen en omscholing in een groot aantal sectoren die fundamenteel moeten veranderen, waaronder de sector voor zware bedrijfsvoertuigen, is van cruciaal belang voor een sociaal rechtvaardige en doeltreffende transitie. Investeringen in de vaardigheden die nodig zijn voor een doeltreffende transitie zijn een collectieve verantwoordelijkheid. Werknemers en werkzoekenden moeten toegang hebben tot om- en bijscholingsmogelijkheden en hun deelname aan die leeractiviteiten moet worden ondersteund. De lidstaten worden aangemoedigd om de investeringen in om- en bijscholing op te voeren en om de voorspelde veranderingen op de arbeidsmarkt in kaart te brengen en te analyseren.

(13) Samen met initiatieven om een modal shift naar duurzamere vervoerswijzen te versnellen, zullen de aanscherping van de CO_2-emissiereductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen en de uitrol van nodige oplaad- en tankinfrastructuur een sleutelrol spelen bij het verminderen van de CO_2-emissies van de sector zware bedrijfsvoertuigen. De CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor het gehele wagenpark in de Unie worden aangevuld door vereisten inzake oplaad- en tankinfrastructuur, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad ([7]). Uniefinanciering speelt een belangrijke rol bij de uitrol van infrastructuur op nationaal niveau. De uitrol van laadinfrastructuur voor zware elektrische voertuigen is even belangrijk op particuliere locaties die niet toegankelijk zijn voor het publiek, zoals in particuliere garages en in logistieke centra die laden tijdens de nacht en op de bestemming mogelijk maken. De lidstaten moeten in het kader van de ontwikkeling van hun herziene nationale beleidskaders maatregelen overwegen om ervoor te zorgen dat er voor zware elektrische voertuigen adequate infrastructuur beschikbaar is om tijdens de nacht of op de bestemming te laden. Het is ook passend, met het oog op eventuele infrastructurele beperkingen in derde landen, rekening te houden met het effect van deze verordening op de mogelijkheid om in een lidstaat geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen buiten de Unie te exploiteren.

(14) In 2015 is, na de vaststelling van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad ([8]), het Forum voor duurzaam vervoer (het "forum") opgericht door de Commissie. Het forum helpt de Commissie bij de uitvoering van de activiteiten en programma's van de Unie ter bevordering van de ontwikkeling van infrastructuur voor duurzame alternatieve brandstoffen. Na de vaststelling van deze verordening zal de Commissie ervoor zorgen dat het forum de doeltreffende en kostenefficiënte uitrol ondersteunt van de laad- en tankinfrastructuur die nodig is om te voldoen aan de aangescherpte CO_2-emissiereductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen, en dat het forum de in artikel 24, lid 2, van Verordening (EU) 2023/1804 bedoelde evaluatie verstrekt, zodat de in die verordening vastgestelde doelstellingen worden afgestemd op de doelstellingen van deze verordening.

(15) De transitie naar klimaatneutraliteit vereist aanzienlijke investeringen in het elektriciteitsnet, onder meer in een grotere capaciteit, meer veerkracht, een groter opslagvermogen en meer aansluitingen. Gezien de in het kader van deze verordening vastgestelde CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen voor het jaar 2030, zal het aandeel emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in het totale aantal zware bedrijfsvoertuigen op de weg en het elektriciteitsverbruik in de sector beperkt blijven. De daarmee samenhangende gevolgen voor het elektriciteitsnet zullen daarom ook beperkt blijven.

(16) Hoewel de aangescherpte CO_2-emissiereductiedoelstellingen tot een versnelde invoering van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen zullen leiden, zal een aanzienlijk deel van het totale wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen nog uit voertuigen met een interne verbrandingsmotor blijven bestaan. Om ervoor te zorgen dat dat deel van het wagenpark bijdraagt aan de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de Unie, zijn méér innovatie en een versnelde invoering van duurzame hernieuwbare brandstoffen van essentieel belang. De bestaande beleidsmaatregelen en wettelijke instrumenten van de Unie, met name Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en

([6]) Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot oprichting van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 1).

([7]) Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1).

([8]) Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

de Raad ([9]) en het bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([10]) vastgestelde EU-systeem voor de handel in emissierechten, zullen bijdragen tot het koolstofvrij maken van vervoersbrandstoffen, met als doel het volledig uitbannen van het gebruik van fossiele brandstoffen. De Commissie moet een coherent kader van stimuleringsmaatregelen verder ontwikkelen voor het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen en biogas en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. Dat kader moet alomvattende maatregelen bevatten voor het elimineren van de obstakels voor de invoering en bevoorrading, rekening houdend met de vraag in de diverse economische sectoren, in de context van de algehele inspanningen voor het verwezenlijken van de klimaatdoelstellingen van de Unie. Voortbouwend op de doelstellingen met betrekking tot biomethaan in het plan RePowerEU, moet de Commissie ook onderzoeken hoe de opschaling van de productie van biomethaan in de Unie kan bijdragen tot het koolstofvrij maken van de economie, waaronder de vervoerssector.

(17) Na overleg met de belanghebbenden zal de Commissie binnen één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening de rol beoordelen van een methodologie voor de registratie van zware bedrijfsvoertuigen die uitsluitend op CO_2-neutrale brandstoffen lopen, in overeenstemming met het Unierecht en de klimaatneutraliteitsdoelstelling van de Unie.

(18) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit blijven krijgen wanneer zij hun wagenparken van zware bedrijfsvoertuigen in de loop van de tijd aanpassen om de transitie naar emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op een kostenefficiënte manier vorm te geven. Daarom is het passend de bestaande aanpak, waarbij doelstellingen in stappen van vijf jaar worden aangescherpt, te handhaven.

(19) Vanwege de heterogene structuur van het gehele wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen 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 kritieke beveiligings- en veiligheidstoepassingen, waarvoor geen emissievrije uitlaattechnologieën kunnen worden gebruikt. Dergelijke voertuigen moeten een beperkt aandeel van het gehele wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen uitmaken. Bij haar evaluatie van Verordening (EU) 2019/1242 moet de Commissie beoordelen of maatregelen kunnen worden toegepast om CO_2-emissies van dergelijke voertuigen te verlagen.

(20) Aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten worden sterk aangemoedigd om voor hun onder deze verordening vallende aanbestedingsprocedures, gebruik te maken van een gunningscriterium of een technische specificatie die verband houdt met het aandeel van de producten van inschrijvingen die afkomstig zijn uit landen die geen lid zijn bij de Overeenkomst van de Wereldhandelsorganisatie inzake overheidsopdrachten (Government Procurement Agreement — de "GPA") en die geen vrijhandelsovereenkomst met regels inzake overheidsopdrachten met de Unie hebben gesloten. Dergelijke criteria zullen een belangrijke rol spelen bij het bevorderen van de levering van emissievrije stadsbussen door de Europese industrie, het waarborgen van duurzame en veerkrachtige toeleveringsketens voor stadsbussen en het versterken van de voorzieningszekerheid binnen de Unie.

(21) Aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten worden aangemoedigd om voor hun onder deze verordening vallende aanbestedingsprocedures, een criterium inzake ecologische duurzaamheid als gunningscriterium of technische specificatie te hanteren. Onverminderd de wetgevingshandelingen van de Unie die van toepassing zijn op een specifieke technologie, waaronder Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad ([11]) en een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en, moeten aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten bij de beoordeling van de ecologische duurzaamheid van op basis van deze verordening aangekochte stadsbussen rekening kunnen houden met verschillende elementen die gevolgen hebben voor het klimaat en het milieu. Die elementen kunnen bestaan uit bijvoorbeeld de duurzaamheid en betrouwbaarheid van de oplossing, het gemak van reparatie en onderhoud, het gemak waarmee recycling plaatsvindt en de kwaliteit ervan, het gebruik van stoffen, het verbruik van energie, water en andere hulpbronnen in een of meer stadia van de levenscyclus van het product, de inbouw van gebruikte componenten, de ecologische voetafdruk van het product en de milieueffecten ervan gedurende de levenscyclus en de hoeveelheden afval die wordt gegenereerd.

(22) Om de aangescherpte CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor het hele wagenpark in de Unie vanaf 2030 te behalen, moeten fabrikanten het aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie aanzienlijk verhogen. Tegen die achtergrond zou het stimuleringsmechanisme voor emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen) niet langer zijn oorspronkelijke doel dienen en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/1242 kunnen ondermijnen. Dat stimuleringsmechanisme voor moet daarom vanaf 2030 worden geschrapt.

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

([10]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

([11]) Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2023 inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG en Verordening (EU) 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG (PB L 191 van 28.7.2023, blz. 1).

(23) De mogelijkheid om de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige CO_2-emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma is geëvalueerd zoals vereist op grond van artikel 15, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1242, met de conclusie dat de administratieve lasten daardoor aanzienlijk zouden toenemen, zonder dat dit rechtstreekse voordelen oplevert voor de transitie van de automobielsector. De inkomsten uit de bijdragen voor overtollige CO_2-emissies moeten daarom overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1242 als ontvangsten voor de algemene begroting van de Europese Unie worden beschouwd.

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

(25) Verordening (EU) 2019/1242 moet worden gewijzigd om hetzelfde toepassingsgebied te bestrijken als Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad ([12]).

(26) De CO_2-emissies van voertuigen die niet onder de typegoedkeuringswetgeving van de Unie voor voertuigen vallen, zoals trekkers voor gebruik in de landbouw en de bosbouw, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de nationale defensie, waaronder de strijdkrachten, en rupsvoertuigen, worden niet bepaald. Daarom hoeven die voertuigen niet aan de CO_2-emissiereductiedoelstellingen van deze verordening te voldoen.

(27) Teneinde de vrijwillige typegoedkeuring niet te ontmoedigen van zware bedrijfsvoertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door burgerbeschermingsdiensten, de brandweer en de ordehandhavingsdiensten of dringende medische zorgdiensten, wat negatieve gevolgen zou hebben voor de veiligheid en het milieu, moeten dergelijke voertuigen ook worden vrijgesteld van de verplichting om aan de in deze verordening vastgestelde CO_2-emissiereductiedoelstellingen te voldoen, tenzij de fabrikant anders verzoekt. De lidstaten moeten ook het recht hebben om zware bedrijfsvoertuigen die niet specifiek zijn ontworpen maar wel zijn geregistreerd voor gebruik door burgerbeschermingsdiensten, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten en de strijdkrachten of dringende medische zorgdiensten, zoals normale bussen die worden gebruikt voor het vervoer van politie of strijdkrachten, vrij te stellen van de in deze verordening vastgelegde CO_2-emissiereductiedoelstellingen, door te bevestigen dat een dergelijke vrijstelling in het openbaar belang zou zijn. De lidstaten moeten ook het recht hebben om voor de strijdkrachten geregistreerde voertuigen vrij te stellen van deze verordening in haar geheel.

(28) Aangezien voor bepaalde subgroepen zware bedrijfsvoertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend om technische redenen nog geen CO_2-emissiereductiedoelstellingen zijn bepaald, hoeven die zware bedrijfsvoertuigen niet te voldoen aan de in deze verordening vastgestelde CO_2-emissiereductiedoelstellingen. Voorbeelden van dergelijke voertuigen zijn voertuigen voor speciale doeleinden, zoals mobiele kranen, dragers van hydraulische multifunctionele werktuigen of voertuigen voor het vervoer van uitzonderlijke ladingen, terreinvoertuigen (zoals bepaalde zware bedrijfsvoertuigen voor mijnbouw, bosbouw en de landbouw) en andere zware bedrijfsvoertuigen met niet-standaardasconfiguraties (zoals zware bedrijfsvoertuigen met meer dan vier assen of meer dan twee aandrijfassen), kleine bussen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (technically permissible maximum laden mass — TPMLM) van minder dan of gelijk aan 7,5 ton en kleine vrachtwagens met een TPMLM van minder dan of gelijk aan 5 ton. De Commissie moet onderzoeken of het passend is de CO_2-emissies van kleine vrachtwagens met een TPMLM van minder dan of gelijk aan 5 ton vast te stellen overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie ([13]) (vehicle energy consumption calculation tool simulations of VECTO-simulaties), rekening houdend met Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ([14]).

(29) Bepaalde definities moeten worden ingevoerd om de terminologie van Verordening (EU) 2019/1242 af te stemmen op die van de Uniewetgeving inzake typegoedkeuring, met name Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad ([15]) en Verordening (EU) 2017/2400.

([12]) 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).

([13]) 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).

([14]) Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

([15]) 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).

(30) Voor de bij deze verordening ingevoerde overdracht van zware bedrijfsvoertuigen tussen fabrikanten en de vaststelling van een vrijstelling voor fabrikanten die weinig zware bedrijfsvoertuigen produceren, moet een definitie van het begrip "groep van onderling verbonden fabrikanten" aan Verordening (EU) 2019/1242 worden toegevoegd. Die definitie moet inhoudelijk de in Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ([16]) voor lichte bedrijfsvoertuigen gebruikte terminologie volgen.

(31) Wat betreft het vaststellen van de verplichtingen van individuele fabrikanten te bepalen, moeten de CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor het hele wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie worden omgezet in specifieke CO_2-emissiedoelstellingen voor subgroepen voertuigen, die moeten worden bepaald op basis van de technische kenmerken van de zware bedrijfsvoertuigen waarvoor zij gelden.

(32) Aangezien de CO_2-emissies in verband met aanhangwagens een sterk effect hebben op de totale CO_2-emissies en het energieverbruik van gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen, moeten er ook CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor aanhangwagens worden vastgesteld.

(33) De CO_2-emissies van werkvoertuigen, zoals vuilniswagens, kippers of betonmixers, worden reeds gecertificeerd in het kader van VECTO, en worden gemonitord en gerapporteerd door de voertuigfabrikanten en de lidstaten. De CO_2-emissies van werkvoertuigen vertegenwoordigen ongeveer 2 % van de CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen en ongeveer 4 % van de verkoop. Aangezien zij veelal in steden worden gebruikt, hebben werkvoertuigen ook een effect op de stedelijke luchtkwaliteit. Daarom moeten werkvoertuigen tot 2029 vrijgesteld blijven van de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van fabrikanten. Voor de periode 2030 tot en met 2034 mogen voor die berekeningen alleen emissievrije werkvoertuigen in aanmerking worden genomen. Vanaf 2035 moeten alle werkvoertuigen in aanmerking worden genomen voor die berekeningen.

(34) Om de ontwikkeling en het wijdverbreide gebruik van aanhangwagens met CO_2-emissiereductietechnologie te vergemakkelijken en mogelijk te maken, is het noodzakelijk het kader voor typegoedkeuring voor een dergelijke technologie, met name voor geëlektrificeerde aanhangwagens, onverwijld te actualiseren en uit te breiden door Verordening (EU) 2018/858 aan te passen.

(35) In 2022 waren emissievrije stadsbussen al goed voor ongeveer een kwart van alle stadsbussen die in de Unie werden verkocht, waarbij sommige lidstaten een veel groter aandeel hadden. Vanwege de technische paraatheid van stadsbussen en de noodzaak om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren, moet een minimumaandeel emissievrije nieuwe stadsbussen worden vastgesteld.

(36) 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 het gebruik van dergelijke stadsbussen. Gezamenlijke aankoop van stadsbussen kan, voortbouwend op het Clean Bus Europe 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. Tot slot blijven de CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen ook gelden voor bussen en touringcars voor streekvervoer, vervoer over lange afstanden en vervoer in plattelandsgebieden. Met steun vanuit het Sociaal Klimaatfonds kan worden tegemoetgekomen aan de specifieke behoeften van plattelandsgebieden en kan vervoersarmoede zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) 2023/955 worden voorkomen door de toegang tot betaalbaar openbaar vervoer te waarborgen. De Commissie moet ook verdere passende maatregelen overwegen om de vraag naar emissievrije zware bedrijfsvoertuigen door overheidsinstanties te vergroten, teneinde de verwezenlijking van de klimaatneutraliteitsdoelstelling van de Unie te ondersteunen.

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

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

([16]) 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).

(39) Retrofitting van emissievrije voertuigen bestaat uit de omzetting van een interne verbrandingsmotor of een voertuig in een emissievrije motor. Het heeft milieuvoordelen omdat er minder nieuwe onderdelen geproduceerd hoeven te worden en er dus minder materiaal wordt gebruikt. Het heeft ook economische voordelen, omdat de voertuigen betaalbaar blijven en er nieuwe banen door worden gecreëerd. De marktpenetratie van zware bedrijfsvoertuigen die zijn omgebouwd tot emissievrije zware bedrijfsvoertuigen wordt echter belemmerd door het ontbreken van geharmoniseerde technische en administratieve regels voor de goedkeuring ervan. De Commissie moet dan ook nagaan of er eventueel initiatieven nodig zijn om de ontwikkeling van dergelijke geharmoniseerde regels te bevorderen.

(40) Maatregelen om het aandeel emissievrije zware bedrijfsvoertuigen die eigendom zijn van of worden geleased door exploitanten van grote wagenparken te vergroten, zouden de verkoop van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen helpen verhogen en de transitie naar emissievrij wegvervoer versnellen. De Commissie moet dan ook een analyse maken van de mogelijke behoefte en de effecten van initiatieven ter verhoging van het aandeel van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen die eigendom zijn van of worden geleased door exploitanten van grote wagenparken.

(41) Om onevenredig hoge nalevingskosten te voorkomen en de administratieve lasten te verlichten, moeten fabrikanten die weinig zware bedrijfsvoertuigen produceren, mits zij aan bepaalde wettelijke vereisten voldoen, worden vrijgesteld van de verplichting om aan de CO_2-emissiereductiedoelstellingen te voldoen. Aangezien die fabrikanten de rapporteringsverplichtingen van Verordening (EU) 2019/1242 nog steeds moeten naleven, bestaat er een passend controlemechanisme voor hen.

(42) Het bestaande systeem van meerjarige emissiekredieten en emissieschulden moet tot en met 2039 worden verlengd, aangezien de CO_2-emissiereductiedoelstellingen tussen 2030 en 2040 steeds worden verzwaard, en daarvoor gedurende die periode toekomstgerichte technische ontwikkelingen door fabrikanten nodig zijn. Niettemin moeten fabrikanten alle resterende emissieschulden in de jaren 2029, 2034 en 2039 vereffenen. Emissiekredieten moeten automatisch vervallen indien zij niet binnen zeven jaar na de verwerving zijn gebruikt.

(43) Verordening (EU) 2019/1242 moet voor elke voertuigcategorie duidelijk vaststellen aan welke fabrikant een zwaar bedrijfsvoertuig moet worden toegewezen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de verschillende constellaties voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M.

(44) De regels voor verificatie van de gerapporteerde monitoringgegevens moeten ook betrekking hebben op potentiële correctie achteraf van fouten in dergelijke gegevens en de manier waarop de Commissie met dergelijke correcties omgaat voor de toepassing van de CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor het gehele wagenpark in de Unie.

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

(46) De monitoring en rapportering door fabrikanten en lidstaten is een essentiële voorwaarde voor de uitvoering van Verordening (EU) 2019/1242. Het opnemen 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.

(47) Bij het opnemen van de monitorings- en rapporteringsbepalingen van Verordening (EU) 2018/956 in Verordening (EU) 2019/1242 moet de gelegenheid te baat worden genomen om die bepalingen licht te wijzigen naar aanleiding van de ervaring die is opgedaan met de eerste twee rapporteringscycli in het kader van Verordening (EU) 2018/956.

(48) Aangezien de CO_2-emissies niet meer alleen door de fabrikanten zullen worden bepaald, moet de verplichting van rapportering van CO_2-emissies en andere technische gegevens van zware bedrijfsvoertuigen worden uitgebreid tot de entiteiten die dit overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie ([17]) bepalen. De te rapporteren gegevens moeten het gegevensdossier van de fabrikant omvatten.

(49) Het moet de Commissie worden toegestaan rekening te houden met de technische vooruitgang, de evolutie van de goederenlogistiek, zoals met name de in sommige lidstaten gebruikte combinaties van zware voertuigen, de nodige aanpassingen naar aanleiding van de toepassing van deze verordening en de wijzigingen van de onderliggende typegoedkeuringsrechtshandelingen, 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-emissiereductiedoelstellingen, om de beschikbaarheid van

([17]) 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).

gegevens over nieuwe en geavanceerde voor CO_2-emissiereductietechnologieën en over de resultaten van controletesten 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.

(50) Om die redenen moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend 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 definiëren van subgroepen voertuigen, waaronder het toevoegen van subgroepen voor vrachtwagens voor extra zware combinaties, en voor het definiëren van werkvoertuigen, en de criteria voor het operationele bereik van verschillende aandrijftechnologieën, de lijst en het gewicht van de missieprofielen, de belasting, het aantal passagiers, de massa van de 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 vastgelegd in de bijlagen, 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 gebeuren 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 ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(51) Om te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de uitvoering van Verordening (EU) 2019/1242, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de typegoedkeuringsprocedures en met betrekking tot de gemeenschappelijke technische specificaties inzake de technische en open interoperabiliteit tussen de oplaad- en tankinfrastructuur en stadsbussen, in termen van fysieke verbindingen en communicatie-uitwisseling. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([18]).

(52) Bij de intrekking van Verordening (EU) 2018/956 moet worden voorzien in overgangsbepalingen zodat de op het moment van inwerkingtreding van deze verordening lopende rapporteringsperiode kan worden afgerond volgens de regels die aan het begin van die rapporteringsperiode golden, met inbegrip van alle verwerking van de verzamelde gegevens. Deze verordening moet daarom van toepassing zijn met ingang van het begin van de volgende rapporteringsperiode.

(53) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk CO_2-emissiereducties te bevorderen op een kosteneffectieve en economisch efficiënte manier die is afgestemd op de doelstelling om uiterlijk in 2030 de nettobroeikasgasemissies in de hele economie te verminderen door middel van gewijzigde CO_2-emissiereductiedoelstellingen voor het gehele wagenpark zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

(54) Verordeningen (EU) 2018/858 en (EU) 2019/1242 moeten 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:

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

"Artikel 1

Onderwerp en doelstellingen

1. Deze verordening voorziet in CO_2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Die normen dragen bij tot de verwezenlijking van de in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad (*) vastgelegde klimaatneutraliteitsdoelstelling en de tussentijdse klimaatdoelstellingen van de Unie, de in Verordening (EU) 2023/857 van het Europees Parlement en de Raad (**) vastgelegde streefdoelen van de lidstaten tot vermindering van hun broeikasgasemissies, en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, alsook tot het waarborgen van een goede werking van de interne markt.

2. Deze verordening voorziet ook in de vereisten voor het rapporteren van de CO_2-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden geregistreerd.

(*) 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).

(**) Verordening (EU) 2023/857 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2018/842 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 van Verordening (EU) 2018/1999 (PB L 111 van 26.4.2023, blz. 1).".

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Deze verordening is van toepassing op nieuwe voertuigen waarvoor uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 een typegoedkeuring dan wel een individuele goedkeuring is verleend, of waarnaar wordt verwezen in artikel 2, lid 3, van die verordening, en die tot een van de volgende voertuigcategorieën behoren:

a) M_2 en M_3;

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

c) O_3 en O_4.

Voor de toepassing van deze verordening worden de in de eerste alinea, punten a), b) en c), bedoelde voertuigen zware bedrijfsvoertuigen genoemd. De in de eerste alinea, punt a) of punt b), bedoelde voertuigen worden gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen genoemd.

De in deze verordening vermelde voertuigcategorieën verwijzen naar de voertuigcategorieën zoals gedefinieerd in artikel 4 van en in bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858.";

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Voor de toepassing van deze verordening worden zware bedrijfsvoertuigen beschouwd als nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een bepaalde rapporteringsperiode, indien zij in die rapporteringsperiode voor het eerst in de Unie worden geregistreerd en niet eerder buiten de Unie zijn geregistreerd.

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

Deze verordening is niet van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen die voor het eerst worden 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.".

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 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 van een bepaald jaar ten aanzien waarvan de wettelijke CO_2-emissiereductieverplichtingen 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 elk 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 certificaat van overeenstemming, aan de in punt 1.2 van bijlage I vastgestelde criteria voldoet;";

e) punt 10 wordt vervangen door:

"10) "fabrikant": de persoon of het orgaan waaraan de in een bepaalde periode geregistreerde voertuigen zijn toegeschreven overeenkomstig artikel 7 bis;";

f) het volgende punt wordt ingevoegd:

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

g) punt 11 wordt vervangen door:

"11. "emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig": een van de volgende voertuigen:

a) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor die niet meer dan 3 g CO_2/(t km) of 1 g CO_2/(p km) uitstoot, zoals bepaald overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400;

b) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor die niet meer dan 1 g CO_2/kWh uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening of die niet meer dan 1 g CO_2/km uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad (*) en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, op voorwaarde dat er geen CO_2-emissies zijn bepaald op grond van Verordening (EU) 2017/2400;

c) een aanhangwagen die is uitgerust met een voorziening waarmee de aandrijving ervan actief wordt ondersteund en die geen interne verbrandingsmotor heeft of een interne verbrandingsmotor heeft die minder dan 1 g CO_2/kWh uitstoot, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan of overeenkomstig VN/ECE-Reglement nr. 49.

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

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 bedragen dan de helft 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 worden toegevoegd:

"16. "primair voertuig": een primair voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 22, van Verordening (EU) 2017/2400;

17. "primair voertuig van een zwaar bedrijfsvoertuig": een primair voertuig waaraan voor simulatiedoeleinden een generieke carrosserie wordt toegewezen die overeenkomt met de werkelijke carrosserie van het zware bedrijfsvoertuig wat betreft de configuratie van de vloer (hoog/laag) en de verdiepingen (enkel of dubbel) en eventuele andere parameters;

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

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

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

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

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

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

24. "overheidsopdracht", in het kader van aanbestedingsprocedures en tenzij anders bepaald: een overheidsopdracht zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 1, punt 5, van Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad (*), "opdrachten voor werken, leveringen en diensten" zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad (**), en "concessies" zoals gedefinieerd in artikel 5, punt 1, van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad (***).

25. "vrachtwagen voor extra zware combinaties" of "EHC-vrachtwagen": een zwaar bedrijfsvoertuig van categorie N_3 dat geschikt is om in een voertuigcombinatie te worden gebruikt en voldoet aan alle volgende ontwerp- en constructiecriteria:

a) drie assen of meer;

b) een nominaal motorvermogen van ten minste 400 kW;

c) zodanig ontworpen dat de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (technically permissible maximum laden mass — TPMLM) van de combinatie meer dan 60 ton is;

(*) Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).
(**) Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).
(***) Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 1).";

j) de volgende alinea's worden toegevoegd:

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

Ten aanzien van een fabrikant wordt onder "verbonden ondernemingen" verstaan:

a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:

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

ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de raad van bestuur 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 het recht of de bevoegdheden zoals bedoeld in punt a) over de fabrikant hebben;

c) ondernemingen waarin een in punt b) bedoelde onderneming direct of indirect het recht of de bevoegdheden zoals bedoeld in punt a) heeft;

d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer van de in punt a), b) of c) bedoelde ondernemingen, of waarin twee of meer van die ondernemingen samen het recht of de bevoegdheden zoals bedoeld in punt a) hebben;

e) ondernemingen waarbij het recht of de bevoegdheden zoals bedoeld in punt a) 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 derden.".

4) De volgende artikelen worden ingevoegd:

"Artikel 3 bis

CO_2-emissiereductiedoelstellingen

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 en terreinvoertuigen voor speciale doeleinden, worden verminderd met de volgende percentages ten opzichte van de gemiddelde CO_2-emissies in de rapporteringsperiode van het jaar 2019:

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

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

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

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

2. De subgroepen voertuigen dragen overeenkomstig punt 4.3 van bijlage I bij tot de in lid 1 bedoelde CO_2-emissiereductiedoelstellingen.

3. De CO_2-emissies die verband houden met het wagenpark van nieuwe aanhangwagens van de Unie worden verminderd overeenkomstig punt 4.3 van bijlage I.

4. Niettegenstaande artikel 2, lid 3, van Verordening (EU) 2017/2400 gelden de in de leden 1, 2 en 3 van dit artikel uiteengezette CO_2-emissiereductiedoelstellingen niet voor goedgekeurde zware bedrijfsvoertuigen die onder artikel 2, lid 3, eerste alinea, punt b), van Verordening (EU) 2018/858 vallen, tenzij de fabrikant ervoor kiest die zware bedrijfsvoertuigen mee te tellen in de berekening van zijn specifieke CO_2-emissies en -doelstellingen bij het rapporteren van die zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig deel B van bijlage IV bij deze verordening.

5. De in de leden 1, 2 en 3 uiteengezette CO_2-emissiereductiedoelstellingen gelden niet voor andere zware bedrijfsvoertuigen dan de in lid 4 bedoelde zware bedrijfsvoertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer of ordehandhavingsdiensten of bij dringende medische zorgverlening, op voorwaarde dat 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 zware bedrijfsvoertuig niet in gelijke mate door een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig kan worden bereikt en het dan ook in het openbaar belang is om een zwaar bedrijfsvoertuig met een verbrandingsmotor te registreren om dat doel te bereiken.

De vereisten van deze verordening gelden niet voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de strijdkrachten, indien een lidstaat besluit ze niet te rapporteren overeenkomstig deel A van bijlage IV.

Artikel 3 ter

Aanvullende maatregelen ter ondersteuning van de transitie naar emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie

Uiterlijk op 30 juni 2025 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in waarin de noodzaak wordt overwogen om het gebruik op de markt van de Unie te bevorderen van zware bedrijfsvoertuigen die zijn omgebouwd om emissievrije zware bedrijfsvoertuigen te worden, onder meer door de invoering van geharmoniseerde regelgeving. Dat verslag bevat een analyse van de opties en de impact van die opties. Waar passend gaat de analyse vergezeld van een wetgevingsinitiatief of andere maatregel.

Artikel 3 quater

Aanvullende maatregelen ter ondersteuning van de vraag naar emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op de markt van de Unie

Uiterlijk op 30 juni 2027 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met een analyse van de mogelijke noodzaak en impact van initiatieven om het aandeel van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen die eigendom zijn van of geleased worden door exploitanten van grote wagenparken te verhogen. In dat verslag overweegt de Commissie de mogelijke opties om het gebruik van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen die eigendom zijn van of geleased worden door exploitanten van grote wagenparken te vergroten.

Artikel 3 quinquies

Streefdoel voor stadsbussen als emissievrije zware bedrijfsvoertuigen

1. Voor de in de vierde kolom van de tabel in punt 4.2 van bijlage I bedoelde zware bedrijfsvoertuigen (“stadsbussen”), houden fabrikanten zich aan de minimumaandelen van 90 % en 100 % emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in hun wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig punt 4.3.2 van bijlage I.

2. De Commissie specificeert door middel van uitvoeringshandelingen de gemeenschappelijke technische specificaties, waaronder normen, met betrekking tot de technische en open interoperabiliteit tussen de in dit artikel bedoelde laad- en tankinfrastructuur en stadsbussen, wat fysieke verbindingen en communicatie-uitwisseling betreft.

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

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen door middel van gemeenschappelijke technische specificaties, waaronder normen, met betrekking tot het veilig en beveiligd delen en gebruiken van de gegevens die zijn gegenereerd met betrekking tot het gebruik van stadsbussen.

Artikel 3 sexies

Waarborging van duurzame en veerkrachtige toeleveringsketens voor stadsbussen door middel van aanbestedingsprocedures

1. Aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten baseren de gunning van overheidsopdrachten voor leveringen voor de aankoop, leasing, huur of huurkoop van nieuwe emissievrije stadsbussen, alsook overheidsopdrachten voor diensten die hoofdzakelijk betrekking hebben op het gebruik van dergelijke stadsbussen, op de economisch voordeligste inschrijving, die de beste prijs-kwaliteitsverhouding biedt.

2. Aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten gebruiken ten minste twee van de volgende criteria als technische specificaties of als gunningscriteria, waarvan ten minste één verband houdt met de bijdrage van de inschrijving tot de leveringszekerheid zoals uiteengezet in de punten a) tot en met d), afhankelijk van de marktsituatie en in overeenstemming met Richtlijn 2014/23/EU, 2014/24/EU of 2014/25/EU en toepasselijke sectorale wetgeving, alsook met de internationale verbintenissen van de Unie, met inbegrip van de Overeenkomst van de Wereldhandelsorganisatie inzake overheidsopdrachten (Government Procurement Agreement — GPA) en andere internationale overeenkomsten waardoor de Unie gebonden is:

a) het aandeel van de producten van inschrijvingen die afkomstig zijn uit derde landen, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*); dat criterium is alleen van toepassing op producten van inschrijvingen die afkomstig zijn uit landen die geen partij zijn bij de GPA en die geen vrijhandelsovereenkomst met regels inzake overheidsopdrachten hebben gesloten met de Unie;

b) de huidige en geschatte beschikbaarheid van essentiële reserveonderdelen voor de werking van de apparatuur waarop de inschrijving betrekking heeft;

c) 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;

d) een certificaat of documentatie waaruit blijkt dat de organisatie van de toeleveringsketen van de inschrijver deze in staat stelt aan het leveringszekerheidsvereiste te voldoen;

e) een milieuduurzaamheid die verder gaat dan de minimumvereisten die zijn vastgesteld in de toepasselijke rechtshandelingen van de Unie.

De eerste alinea belet aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten niet gebruik te maken van aanvullende criteria.

3. Indien de bijdrage van de inschrijving aan de leveringszekerheid als een gunningscriterium wordt gebruikt, krijgt deze een weging van 15 tot 40 % van de gunningscriteria.

(*) Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).".

5) In artikel 4 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Vanaf 1 juli 2020, en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode, bepaalt de Commissie voor elke fabrikant de gemiddelde specifieke CO_2-emissies in g/tkm voor de voorgaande rapporteringsperiode, en houdt daarbij rekening met:

a) de gerapporteerde gegevens over nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant die in de voorgaande rapporteringsperiode zijn geregistreerd;

b) de overeenkomstig artikel 5 bepaalde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen, en

c) in de rapporteringsperioden van de jaren 2030 tot en met 2034, nieuwe emissievrije werkvoertuigen die vallen binnen het toepassingsgebied van punt 1.1.1 van bijlage I.".

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 rapporteringsperiode 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 van categorie N in het wagenpark van de fabrikant en met 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 emissies van een fabrikant met hoogstens 3 % verlagen. De bijdrage tot die factor van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen 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, vermindert de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant met maximaal 1,5 %.".

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 worden ingevoegd:

"Artikel 6 bis

Overdracht van zware bedrijfsvoertuigen 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 zware bedrijfsvoertuigen worden overgedragen tussen fabrikanten, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

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

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

c) voor de overdracht van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen tussen fabrikanten die niet tot een groep van onderling verbonden fabrikanten behoren: het aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen dat aan een fabrikant wordt overgedragen bedraagt niet meer dan 5 % van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van die fabrikant die in een bepaalde rapporteringsperiode zijn geregistreerd.

De fabrikanten dienen de overdrachtsverzoeken in bij de Commissie door middel van de door de Commissie verstrekte elektronische hulpmiddelen.

2. Indien de Commissie oordeelt dat aan de overdrachtvoorwaarden is voldaan, neemt zij het overgedragen zware bedrijfsvoertuig 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 zware bedrijfsvoertuigen produceren

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

2. Wanneer lid 1 van dit artikel van toepassing is, worden waarden van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies en van de specifieke CO_2-emissiedoelstellingen voor de betrokken fabrikanten en rapporteringsperioden worden niet opgenomen in de gegevenspublicatie uit hoofde van artikel 11.

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

a) indien de fabrikant daarom verzoekt;

b) indien de fabrikant verzoekt om een overdracht van zware bedrijfsvoertuigen 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 zware bedrijfsvoertuigen hebben geregistreerd, of deel uitmaakt van een groep van onderling verbonden fabrikanten, waaronder een fabrikant waarvoor punt a) of punt b) geldt.

4. Fabrikanten die geen deel uitmaken van een in lid 3, punt c), bedoelde groep, stellen de Commissie ervan in kennis indien zij in een bepaalde rapporteringsperiode minder dan honderd zware bedrijfsvoertuigen 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 waarvoor de vrijstelling geldt.

6. Fabrikanten stellen de Commissie voor de toepassing van de leden 4 en 5 in kennis met gebruikmaking van de door de Commissie ter beschikking gestelde 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 ("emissieschuld-limiet").";

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. De emissiekredieten worden in aanmerking genomen om te bepalen of de fabrikant de specifieke CO_2-emissiedoelstelling heeft nageleefd, uitsluitend voor een van de rapporteringsperiode van zeven jaar na de rapporteringsperiode waarin deze emissiekredieten zijn verworven.";

e) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Het CO_2-emissiereductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1.2 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 worden ingevoegd:

"Artikel 7 bis

Toeschrijving van zware bedrijfsvoertuigen aan een fabrikant

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

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

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

c) zware bedrijfsvoertuigen van categorie O aan de voertuigfabrikant zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (*).

Artikel 7 ter

Berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van categorie M

Voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M geldt het volgende:

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

b) in afwijking van punt a) van dit artikel, wordt op verzoek van de in artikel 7 bis, punt b), bedoelde primairevoertuigfabrikant aan de Commissie en onder de in punt c) van dit artikel uiteengezette voorwaarde 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 die bijlage;

c) een verzoek uit hoofde van punt b) van dit artikel voor een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M is niet ontvankelijk indien de primairevoertuigfabrikant en de in artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400 gedefinieerde voertuigfabrikant van het complete of voltooide voertuig, onderling verbonden ondernemingen zijn of deel uitmaken van dezelfde juridische entiteit; door een dergelijk verzoek in te dienen verklaart de primairevoertuigfabrikant dat zij geen onderling verbonden ondernemingen zijn noch deel uitmaken van dezelfde juridische entiteit; hij verstrekt de Commissie op verzoek ondersteunende informatie;

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

(*) 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).".

11) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Wanneer ingevolge lid 2 blijkt dat een fabrikant overtollige CO_2-emissies heeft in een bepaalde rapporteringsperiode vanaf 2025, legt de Commissie een bijdrage voor overtollige CO_2-emissies op, die wordt berekend met de volgende formule: (bijdrage voor overtollige CO_2-emissies) = (overtollige CO_2-emissies × 4 250 EUR/g CO_2/tkm).";

b) 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 of 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 rapporteringsperioden 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.

De overtollige CO_2-emissies in een bepaalde rapporteringsperiode worden berekend overeenkomstig punt 6 van bijlage I.".

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 certificaten van overeenstemming of het klanteninformatiedossier zoals 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-emissiewaarde;

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), bedoelde 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 de referentiewaarden van de CO_2-emissies rekening met de in lid 1 bedoelde afwijkingen. De Commissie bekijkt of de in artikel 11, lid 1, bedoelde lijst, waar passend, moet worden gewijzigd. 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 de 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 referentiewaarden van de CO_2-emissies moeten worden gecorrigeerd, stelt zij overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure een uitvoeringshandeling vast om die correcties aan te brengen.".

14) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1, eerste alinea, wordt punt d) vervangen door:

"d) van 1 juli 2020 tot en met 30 juni 2041: voor elke fabrikant, het CO_2-emissiereductietraject, zijn emissiekredieten en, vanaf 1 juli 2026 tot en met 30 juni 2041, zijn emissieschulden in de voorgaande rapporteringsperiode, zoals bedoeld in artikel 7;";

b) in lid 1, eerste alinea, wordt punt e) vervangen door:

"e) vanaf 1 juli 2026: voor elke fabrikant, zijn in artikel 8, lid 2, bedoelde overtollige CO_2-emissies in de voorgaande rapporteringsperiode;";

c) 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.";

d) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om de in lid 1 bedoelde lijst te wijzigen indien:

a) de in Verordening (EG) nr. 595/2009 bedoelde typegoedkeuringsprocedures worden gewijzigd en dit geen zodanige wijzigingen 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 op grond van lid 3 gespecificeerde representatieve zware bedrijfsvoertuigen met meer dan 5 g CO_2/km toe- of afnemen; in dergelijke gevallen worden de aangepaste referentie-emissies berekend overeenkomstig bijlage II, punt 1, en worden nieuwe waarden gepubliceerd als aanvulling op de voorgaande waarden, waarbij wordt aangegeven in welke rapporteringsperiode de waarden voor het eerst van toepassing zijn;

b) de bijlagen overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten a) tot en met f), zijn gewijzigd; in dergelijke gevallen worden de eerder bekendgemaakte referentiewaarden van de CO_2-emissies herberekend overeenkomstig bijlage I, rekening houdend met de parameters die overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten a) tot en met f), zijn gewijzigd, en wordt de herberekende reeks referentie-CO_2-emissies bekendgemaakt en vervangt deze de vorige referentie-emissies met ingang van de rapporteringsperiode waarin de overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten a) tot en met f), gewijzigde parameters voor het eerst van toepassing zijn.";

e) het volgende lid wordt toegevoegd:

"3. Indien de in Verordening (EG) nr. 595/2009 bedoelde typegoedkeuringsprocedures worden gewijzigd zoals bedoeld in lid 2, punt a), van dit artikel, worden in de in lid 2 van dit artikel bedoelde uitvoeringshandelingen een methode gespecificeerd of vastgelegd om een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen aan te wijzen, 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. Die methodologie vormt de basis voor de berekening van de in lid 2, punt a), i), van dit artikel bedoelde aanpassing, rekening houdend met de op grond van deze verordening gerapporteerde monitoringgegevens en de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde technische kenmerken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure.".

15) In artikel 13 wordt lid 3 vervangen door:

"3. Indien als gevolg van de uit hoofde van lid 2 uitgevoerde verificaties een gebrek aan overeenstemming van CO_2-emissie- en brandstofverbruikswaarden wordt vastgesteld die niet kan worden toegeschreven aan een gebrekkige functionering van het simulatie-instrument, of de aanwezigheid van strategieën die de prestaties van het voertuig op kunstmatige wijze verbeteren, zorgt de bevoegde typegoedkeuringsinstantie, naast de nodige maatregelen als vastgesteld in hoofdstuk XI van Verordening (EU) 2018/858, voor de correctie van de klanteninformatiedossiers, de certificaten van overeenstemming en de individuele typegoedkeuringscertificaten, naargelang het geval. Indien de gegevens in de klanteninformatiedossiers, de certificaten van overeenstemming en de afzonderlijke typegoedkeuringscertificaten niet overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 kunnen worden gecorrigeerd, geeft de verantwoordelijke typegoedkeuringsinstantie een correctieverklaring af met de gecorrigeerde gegevens. Zij zendt die verklaring toe aan de Commissie en de betrokken partijen.".

16) De volgende artikelen worden ingevoegd:

"Artikel 13 bis

Monitoring en rapportering door de lidstaten

1. Met ingang van de rapporteringsperiode van het jaar 2023 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 verantwoordelijk zijn voor 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. Dit artikel geldt voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer of de ordehandhavingsdiensten.

4. Dit artikel geldt, ongeacht of zij van artikel 3 bis zijn vrijgesteld, voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten of medische noodhulpdiensten.

Artikel 13 ter

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

1. Fabrikanten of andere entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het bepalen van de CO_2-emissies van een zwaar bedrijfsvoertuig en die onder artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400 of artikel 8 van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 vallen, rapporteren de gegevens van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig deel B van bijlage IV bij deze verordening.

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

Dit lid is niet van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen die op grond van 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 rapporteringsverplichtingen uit hoofde van artikel 13 bis, leden 3 en 4, gelden voor fabrikanten en andere entiteiten in de zin van lid 1 van dit artikel.

Artikel 13 quater

Centraal register voor gegevens over zware bedrijfsvoertuigen

1. De Commissie houdt een centraal register ("het centraal register") bij voor de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens van zware bedrijfsvoertuigen.

Het centraal register is openbaar toegankelijk, met uitzondering van de in bijlage V, punt 3.2, vermelde gegevens.

De waarde voor luchtweerstand wordt openbaar gemaakt in een schaal zoals beschreven in deel C van bijlage IV.

2. Het Europees Milieuagentschap beheert het centraal register namens de Commissie.

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 op grond van 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 op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

3. Wanneer de Commissie op fouten in de op grond van lid 1 gerapporteerde gegevens wordt gewezen of als wanneer zij na eigen verificatie op grond van lid 2 discrepanties in de dataset vaststelt, neemt zij waar passend de nodige maatregelen om de gegevens in het centraal 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 op grond van artikel 13 ter 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 in artikel 13 ter, lid 1, tweede alinea, bedoelde 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 typegoedkeuringsinstanties.

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 zoals bedoeld in de punten a) en b) betrekking hebben.

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

Die gedelegeerde handelingen zijn in overeenstemming met de volgende beginselen:

a) de 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 boetes 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 en duur van de afwijking of vertraging, en eerdere sancties die aan dezelfde fabrikant zijn opgelegd;

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

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

17) Artikel 14 wordt vervangen door:

“Artikel 14

Wijziging van de bijlagen I, IV en V

1. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de volgende elementen van bijlage I bij deze verordening, 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 typegoedkeuringsrechtshandelingen, met name de Verordeningen (EU) 2018/858 en (EG) nr. 595/2009:

a) de criteria voor de definitie van subgroepen voertuigen in punt 1.1, met inbegrip van de toevoeging van afzonderlijke subgroepen voertuigen voor vrachtwagens voor extra zware combinaties;

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 de punten 2.1.1, 2.1.2 en 2.1.3;

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 in punt 2.5;

g) de in de punten 2.6.1, 2.6.2 en 2.6.3 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 typegoedkeuringsrechtshandelingen, met name de Verordeningen (EU) 2018/858 en (EG) nr. 595/2009;

b) de waardeschalen voor de luchtweerstand 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 die waardeschalen 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) de in bijlage V uiteengezette rapporteringsprocedure, teneinde rekening te houden met ervaring die is opgedaan bij de toepassing van deze verordening, en om die rapporteringsprocedure aan te passen aan de technische vooruitgang;

b) punt 3.2 door gegevens toe te voegen die aan het centraal register zijn toegevoegd.”.

18) Artikel 15 wordt vervangen door:

“Artikel 15

Evaluatie

1. Uiterlijk op 31 december 2027 verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening, met name wat betreft de klimaatneutraliteitsdoelstelling uiterlijk in 2050, en dient zij bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag in met de resultaten van die evaluatie.

In dat verslag beoordeelt de Commissie met name het volgende:

a) het aantal registraties van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in de lidstaten;

b) de vooruitgang bij de uitrol van openbare en particuliere oplaad- en tankinfrastructuur van alternatieve brandstoffen voor onder deze verordening vallende zware bedrijfsvoertuigen, alsook het bestaan van infrastructurele beperkingen in derde landen op de exploitatie van nieuw in de Unie geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen buiten de Unie;

c) de gevolgen voor de werkgelegenheid, met name voor micro-, kleine en middelgrote ondernemingen (kmo’s), de doeltreffendheid van maatregelen ter ondersteuning van omscholing en bijscholing van werknemers en het belang van een economisch haalbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit op de weg; bijzondere nadruk wordt gelegd op de gevolgen voor perifere lidstaten en op de gevolgen voor het vervoer van bederfelijke goederen;

d) of de voortzetting van de in artikel 6 ter uiteengezette vrijstelling voor fabrikanten die weinig voertuigen produceren, nog steeds gerechtvaardigd is;

e) de gevolgen van de vaststelling van minimumdrempels voor energie-efficiëntie voor nieuwe emissievrije zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht;

f) het niveau van de bijdrage voor overtollige CO_2-emissies teneinde ervoor te zorgen dat deze hoger is dan de gemiddelde marginale kosten van de technologieën die nodig zijn om de CO_2-emissiereductiedoelstellingen te verwezenlijken;

g) de opname in de CO_2-emissiereductiedoelstellingen van de volgende momenteel niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2017/2400 vallende zware bedrijfsvoertuigen:

i) kleine vrachtwagens met een TPMLM van minder dan of gelijk aan 5 ton, na een onderzoek naar de geschiktheid van de bepaling van de CO_2-emissies voor dergelijke zware bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 (VECTO-simulaties), rekening houdend met Verordening (EU) 2017/1151, en

ii) voertuigen voor speciale doeleinden, terreinvoertuigen en terreinvoertuigen voor speciale doeleinden;

h) eventuele specifieke beperkingen om te voldoen aan artikel 3 quinquies, lid 1, vanwege de sociaal-economische kosten en baten op een specifiek terrein of onder specifieke weersomstandigheden, alsook recente investeringen in biomethaan door overheidsinstanties;

i) de rol van een koolstofcorrectiefactor bij de transitie naar emissievrije mobiliteit in de sector zware bedrijfsvoertuigen;

j) de rol van een methodologie voor de registratie van zware bedrijfsvoertuigen die uitsluitend op CO_2-neutrale brandstoffen rijden, in overeenstemming met het Unierecht en de klimaatneutraliteitsdoelstelling van de Unie;

k) of de invoering van nieuwe subgroepen voertuigen voor vrachtwagens voor extra zware combinaties heeft geleid tot een onnodige verhoging van het nominale motorvermogen;

l) de mogelijkheid om een gemeenschappelijke Uniemethodologie te ontwikkelen voor de beoordeling en consistente gegevensrapportering met betrekking tot de CO_2-emissies gedurende de volledige levenscyclus van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie in de handel zijn gebracht;

m) opties om emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op te nemen die omgebouwde eerder geregistreerde conventionele zware bedrijfsvoertuigen zijn, met het oog op de nalevingsbeoordeling in het kader van deze verordening.

Dat verslag gaat waar nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening.

2. De Commissie beoordeelt de rol van duurzame hernieuwbare brandstoffen bij de transitie naar klimaatneutraliteit, waaronder in de sector zware bedrijfsvoertuigen. Los van de in lid 1 bedoelde beoordeling en als onderdeel van een bredere strategie voor de uitrol van dergelijke brandstoffen, legt de Commissie uiterlijk op 31 december 2025 een verslag voor aan het Europees Parlement en de Raad met een alomvattende analyse van de noodzaak van aanvullende stimuleringsmaatregelen voor de invoering van geavanceerde biobrandstoffen en biogas en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de sector zware bedrijfsvoertuigen en van het passende kader met maatregelen, inclusief financiële prikkels, om die ontwikkeling te bewerkstelligen. Op basis van die analyse presenteert de Commissie, waar passend, aanvullende wetgevingsvoorstellen of doet zij aanbevelingen aan de lidstaten.”.

19) Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

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

“De in artikel 3 quinquies, lid 3, artikel 13, lid 4, tweede alinea, artikel 13 quater, lid 2, artikel 13 sexies, lid 2, en artikel 14, leden 1, 2 en 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een periode van vijf jaar met ingang van 26 juni 2024.”;

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

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

c) in lid 6 wordt de eerste zin vervangen door:

“Een op grond van artikel 3 quinquies, lid 3, artikel 13, lid 4, tweede alinea, artikel 13 quinquies, lid 2, artikel 13 sexies, lid 2, artikel 14, leden 1, 2 en 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft meegedeeld daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”.

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

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

Artikel 2

Wijzigingen in Verordening (EU) 2018/858

Verordening (EU) 2018/858 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 33 wordt vervangen door:

"33. "oplegger": een aanhangwagen waarbij de as(sen) zich (bij een gelijkmatig verdeelde lading) achter het zwaartepunt van het voertuig bevindt (bevinden) en dat is uitgerust met een koppelingsmechanisme waarmee horizontale en verticale krachten op het trekkende voertuig kunnen worden overgebracht;";

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

"59. "e-aanhangwagen": elke soort aanhangwagen die met zijn eigen elektrische aandrijflijn kan bijdragen tot de aandrijving van de voertuigcombinatie en die niet op de openbare weg kan worden gebruikt zonder actief door een motorvoertuig te worden getrokken.".

2) Aan bijlage I, deel B, punt 6.1.1, d), wordt het volgende punt toegevoegd:

"iii) het ontwerp en de constructie van de essentiële onderdelen van het aandrijf- en energieopslagsysteem in het geval van elektrische aanhangwagens;".

Artikel 3

Intrekking van Verordening (EU) 2018/956

Verordening (EU) 2018/956 wordt ingetrokken met ingang van 1 juli 2024.

Verwijzingen naar Verordening (EU) 2018/956 gelden als verwijzingen naar Verordening (EU) 2019/1242 en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI bij Verordening (EU) 2019/1242, opgenomen in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 4

Overgangsbepalingen

Niettegenstaande artikel 3 blijven Verordening (EU) 2019/1242, in de op 30 juni 2024 toepasselijke versie, en Verordening (EU) 2018/956, in de op 30 juni 2024 toepasselijke versie, van toepassing in verband met de rapporteringsperioden vóór 1 juli 2024.

Artikel 5

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 2024.

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

Gedaan te Brussel, 14 mei 2024.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
R. METSOLA	H. LAHBIB

BIJLAGE I

De bijlagen I en II bij Verordening (EU) 2019/1242 worden gewijzigd als volgt:

1) Bijlage I wordt vervangen door:

"BIJLAGE I

Gemiddelde specifieke CO_2-emissies, gemiddelde specifieke CO_2-emissiedoelstellingen en overtollige CO_2-emissies

1. Subgroepen voertuigen

1.1. Voor de toepassing van deze verordening wordt elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig ingedeeld in een subgroep voertuigen *sg*.

1.1.1. Voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N wordt de subgroep voertuigen *sg* bepaald als volgt:

Voertuiggroep op grond van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400	Soort cabine	Motorvermogen	Operationeel bereik	Toegewezen subgroep voertuigen (*sg*) voor de toepassing van deze verordening (*)	
				Andere voertuigen dan werkvoertuigen	Werkvoertuigen
53 en emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in 51	Alle			53	53v
54 en emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in 52	Alle			54	—
1s	Alle			1s	1sv
1	Alle			1	1v
2	Alle			2	2v
3	Alle			3	3v

Voertuiggroep op grond van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400	Soort cabine	Motorvermogen	Operationeel bereik	Toegewezen subgroep voertuigen (*sg*) voor de toepassing van deze verordening (*)	
				Andere voertuigen dan werkvoertuigen	Werkvoertuigen
4	Alle	<170 kW	Alle	4-UD	4v
	Dagcabine	≥170 kW	Alle	4-RD	
	Slaap-cabine	≥170 kW en <265 kW			
	Slaap-cabine	≥265 kW	<350 km		
	Slaap-cabine	≥265 kW	≥350 km	4-LH	
9	Dag-cabine	Alle	Alle	9-RD	9v
	Slaap-cabine	Alle	<350 km		
	Slaapcabine	Alle	≥350 km	9-LH	
5	Dagcabine	Alle	Alle	5-RD	5v
	Slaap-cabine	<265 kW			
	Slaap-cabine	≥265 kW	<350 km		
	Slaapcabine	≥265 kW	≥350 km	5-LH	

Voertuiggroep op grond van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400	Soort cabine	Motorvermogen	Operationeel bereik	Toegewezen subgroep voertuigen (*sg*) voor de toepassing van deze verordening (*)	
				Andere voertuigen dan werkvoertuigen	Werkvoertuigen
10	Dag-cabine	Alle	Alle	10-RD	10v
	Slaap-cabine	Alle	<350 km		
	Slaap-cabine	Alle	≥350 km	10-LH	
11	Alle			11	11v
12	Alle			12	12v
16	Alle			16	16v

(*) Voor de berekening van het aandeel voertuigen en gemiddelde specifieke CO_2-emissies van fabrikanten in rapporteringsperioden van de jaren 2030 tot en met 2034 overeenkomstig respectievelijk de punten 2.4 en 2.7 worden emissievrije werkvoertuigen van categorie N als volgt toegewezen:

Emissievrij werkvoertuig in subgroep voertuigen	Toegewezen aan subgroep voertuigen
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Emissievrij werkvoertuig in subgroep voertuigen	Toegewezen aan subgroep voertuigen
11v	11
12v	12
16v	16

"Slaapcabine": een cabine met een ruimte achter de zitplaats van de bestuurder die is bedoeld om in te slapen, zoals gerapporteerd op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter.

"Dagcabine": een cabine die geen slaapcabine is.

Wanneer een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig aan subgroep voertuigen 4-UD wordt toegewezen maar gegevens over de CO_2-emissies in g/km ontbreken voor de missieprofielen UDL of UDR zoals gedefinieerd in punt 1.4, wordt het nieuwe zware bedrijfsvoertuig aan de subgroep voertuigen 4-RD toegewezen.

"Operationeel bereik": de afstand die een zwaar bedrijfsvoertuig kan afleggen bij vervoer over lange afstanden zonder dat het hoeft te worden opgeladen of bijgetankt, zoals bepaald overeenkomstig punt 1.3.

1.1.2. Voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M wordt de subgroep voertuigen *sg* als volgt bepaald:

Voertuiggroep op grond van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400	Toegewezen subgroep voertuigen (*sg*) voor de toepassing van deze verordening
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Voertuiggroep op grond van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400	Toegewezen subgroep voertuigen (*sg*) voor de toepassing van deze verordening
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. Voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie O wordt de subgroep voertuigen *sg* als volgt bepaald:

Voertuiggroep overeenkomstig bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362	Toegewezen subgroep voertuigen (*sg*) voor de toepassing van deze verordening
Alle groepen van tabel 1 met een, twee of drie assen	Gelijk aan de kolom "voertuiggroep" in de tabellen van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.
Alle groepen van tabel 4 met twee of drie assen	
Alle groepen van tabel 6	

1.2. Werkvoertuigen worden volgens de volgende criteria gedefinieerd:

Voertuigcategorie	Chassisconfiguratie	Criteria voor werkvoertuigen
N	Niet-geleed	Een van de volgende cijfers, zoals vermeld in aanhangsel 2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858 wordt gebruikt om de carrosseriecode in vermelding 38 van het certificaat van overeenstemming aan te vullen: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 of 31;
	Trekker	Maximumsnelheid van ten hoogste 79 km/h

1.3. Voor de toepassing van deze verordening worden de volgende operationele bereiken vastgesteld:

Aandrijftechnologie	Operationeel bereik
Zware bedrijfsvoertuigen die voor hun mechanische aandrijving enkel energie verbruiken die afkomstig is van een opslagsysteem voor elektrische energie of vermogen	Operationeel bereik = de werkelijke actieradius bij ontlading, zoals bedoeld in deel I, punt 2.4.1, van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400, voor het missieprofiel LHR
Andere technologieën	Operationeel bereik > 350 km

1.4. Omschrijvingen van de missieprofielen

RDL	Regionale bezorging met lage belasting
RDR	Regionale bezorging met representatieve belasting
LHL	Lange afstand met lage belasting
LHR	Lange afstand met representatieve belasting
UDL	Stadsbezorging met lage belasting
UDR	Stadsbezorging met representatieve belasting
REL	Regionale bezorging (EMS) met lage belasting
RER	Regionale bezorging (EMS) met representatieve belasting
LEL	Lange afstand (EMS) met lage belasting
LER	Lange afstand (EMS) met representatieve belasting
MUL	Gemeentelijk werk met lage belasting
MUR	Gemeentelijk werk met representatieve belasting
COL	Bouw met lage belasting
COR	Bouw met representatieve belasting
HPL	Zwaar stedelijk vervoer van passagiers met lage belasting
HPR	Zwaar stedelijk vervoer van passagiers met representatieve belasting

UPL	Stedelijk vervoer van passagiers met lage belasting
UPR	Stedelijk vervoer van passagiers met representatieve belasting
SPL	Streekvervoer van passagiers, met lage belasting
SPR	Streekvervoer van passagiers, met representatieve belasting
IPL	Vervoer van passagiers tussen steden, met lage belasting
IPR	Vervoer van passagiers tussen steden, met representatieve belasting
CPL	Touringcar voor vervoer van passagiers met lage belasting
CPR	Touringcar voor vervoer van passagiers met representatieve belasting

2. Berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van een fabrikant

2.1. Berekening van de specifieke CO_2-emissies van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig

De specifieke CO_2-emissies in g/km van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig *v* dat in een subgroep voertuigen *sg* is ingedeeld, of van het primaire voertuig daarvan, worden berekend als volgt:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

waarbij:

$\sum_{mp}$ de som van alle missieprofielen *mp* in punt 1.4;

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

$W_{sg,mp,}$ = de in de punten 2.1.1, 2.1.2 en 2.1.3 gespecificeerde weegfactor van het missieprofiel;

$CO2_{v,mp}$ de CO_2-emissies in g/km van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig *v* die zijn bepaald voor een missieprofiel *mp* en die zijn gerapporteerd op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter en genormaliseerd op grond van bijlage III;

$CO2p_{v,mp}$ de CO_2-emissies in g/km van het primaire voertuig van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig *v* die zijn bepaald voor een missieprofiel *mp*, en voor de chassisconfiguratie (lage/hoge vloer, aantal verdiepingen) die van toepassing is op zijn subgroep voertuigen *sg*, gerapporteerd op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter en genormaliseerd op grond van bijlage III.

Voor emissievrije gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen worden de waarden voor $CO2_{v,mp}$ en $CO2p_{v,mp}$ vastgesteld op "0".

2.1.1. Weegfactoren van missieprofielen ($W_{sg,mp}$) voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N

Sub-groepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

Sub-groepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

(*) Zie de definities in punt 1.1.
(**) Zie de definities in punt 1.4.

2.1.2. Weegfactoren van missieprofielen ($W_{sg,mp}$) voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

(*) Zie de definities in punt 1.1.
(**) Zie de definities in punt 1.4.

2.1.3. Weegfactoren van missieprofielen ($W_{sg,mp}$) voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie O

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Zie de definities in punt 1.1.
(**) Zie de definities in punt 1.4.

2.2. Gemiddelde specifieke CO_2-emissies van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voertuigen voor een fabrikant

Voor elke fabrikant en voor elke rapporteringsperiode worden de gemiddelde specifieke CO_2-emissies $avgCO2_{sg}$ van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voertuigen *sg*, of in voorkomend geval die van hun primaire voertuigen, als volgt berekend:

2.2.1. Voor zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N en O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (in g/tkm)}$$

2.2.2. Voor complete of voltooide voertuigen van categorie M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ (in g/pkm)}$$

2.2.3. Voor primaire voertuigen van zware bedrijfsvoertuigen van categorie M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (in g/pkm)}$$

waarbij:

$\sum_v$ de som voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep voertuigen *sg*, met inachtneming van artikel 7 ter;

$CO2_v$ de specifieke CO_2-emissies van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1;

$CO2p_v$ de specifieke CO_2-emissies van het primaire voertuig van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1;

V_{sg} het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant binnen de subgroep voertuigen *sg*;

Vpv_{sg} het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen binnen de subgroep voertuigen *sg* die op grond van artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van punt 2.2.3 moeten worden meegeteld met de CO_2-emissies van hun primaire voertuigen;

PL_{sg} de gemiddelde belasting van zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald in punt 2.5;

PN_{sg} = het gemiddelde aantal passagiers van voertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald in punt 2.5.

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

2.3.1. Rapporteringsperiode 2019 tot en met 2024

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van 2019 tot en met 2024 wordt de in artikel 5 bedoelde factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen (*zero- and low-emission vehicles* — ZLEV) als volgt berekend:

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

waarbij:

V_{all} het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroepen voertuigen (*sg's*) 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH;

V_{conv} het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroepen voertuigen (*sg's*) 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH, met uitzondering van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;

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

waarbij:

V_{in} $\sum_v (1+ (1 — CO2_v/LET_{sg}))$,

waarbij $\sum_v$ = de som van alle nieuwe emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen in de subgroepen voertuigen (*sg's*) 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH;

$CO2_v$ de specifieke CO_2-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1;

LET_{sg} de lage-emissiedrempel van de subgroep voertuigen *sg* waartoe het zware bedrijfsvoertuig *v* behoort, zoals gedefinieerd in punt 2.3.4;

V_{out} = het totale aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van categorie N buiten de in de definitie van V_{in} bedoelde subgroepen voertuigen, met maximaal 1,5 % V_{conv}.

2.3.2 Rapporteringsperioden van 2025 tot en met 2029

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

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

waarbij:

x 0,02;

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

V_{in} het totale aantal nieuw geregistreerde emissiearme en emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in de subgroepen voertuigen (*sg's*) 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH, waarbij elk daarvan is geteld als $ZLEV_{specific}$ overeenkomstig de volgende formule:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

waarbij:

$CO2_v$ de specifieke CO_2-emissies in g/km van een emissievrij of emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1;

LET_{sg} de lage-emissiedrempel van de subgroep voertuigen *sg* waartoe het zware bedrijfsvoertuig *v* behoort, zoals gedefinieerd in punt 2.3.4;

V_{out} = het totale aantal nieuw geregistreerde emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van categorie N, buiten de in de definitie van V_{in} bedoelde subgroepen voertuigen met maximaal 0,035 % V_{total};

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

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

2.3.3 Rapporteringsperioden vanaf 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Berekening van de lage-emissiedrempel

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

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

waarbij:

$rCO2_{sg}$ = de gemiddelde referentiewaarden van de CO_2-emissies van de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald in punt 3;

PL_{sg} = de gemiddelde belasting van zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald in punt 2.5.

2.4. Berekening van het aandeel zware bedrijfsvoertuigen

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

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

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

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode wordt het aandeel nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg* die op grond van artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van punt 2.2 moeten worden meegeteld met de CO_2-emissies van hun primaire voertuigen als volgt berekend:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

waarbij:

$Vzev_{sg}$ = het aantal nieuwe emissievrije zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant binnen een subgroep voertuigen *sg*;

Vpv_{sg} = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen binnen de subgroep voertuigen *sg* die op grond van artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van punt 2.2 moeten worden meegeteld met de CO_2-emissies van hun primaire voertuigen;

V_{sg} = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant binnen een subgroep voertuigen *sg*;

V = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant.

2.5. Waarden voor de belasting, aantal passagiers en vrachtvolumes

De waarde voor de gemiddelde belasting PL_{sg} van een zwaar bedrijfsvoertuig van categorie N of O in een subgroep voertuigen *sg* wordt als volgt berekend:

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

De waarde voor het gemiddelde aantal passagiers PN_{sg} in een zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M in een subgroep voertuigen *sg* wordt als volgt berekend:

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

waarbij:

Σ_{mp} de som van alle missieprofielen *mp*;

$W_{sg,mp}$ de in de punten 2.1.1, 2.1.2 en 2.1.3 gespecificeerde weegfactor van het missieprofiel;

$PL_{sg,mp}$ de waarde voor de belasting die is toegekend aan de zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N en O in de subgroep voertuigen *sg* voor het missieprofiel *mp*, zoals bepaald in punten 2.5.1 en 2.5.3;

$PN_{sg,mp}$ het aantal passagiers dat is toegekend aan de zware bedrijfsvoertuigen van categorie M in de subgroep voertuigen *sg* voor het missieprofiel *mp*, zoals bepaald in punt 2.5.2.

2.5.1. Zware bedrijfsvoertuigen van categorie N

De waarden voor de belasting $PL_{sg,\ mp}$, in tonnen, worden als volgt bepaald:

<table>
<tr><th rowspan="2">Subgroep voer-tuigen sg (*)</th><th colspan="14">Missieprofiel mp (**)</th></tr>
<tr><th>RDL</th><th>RDR</th><th>LHL</th><th>LHR</th><th>UDL</th><th>UDR</th><th>REL</th><th>RER</th><th>LEL</th><th>LER</th><th>MUL</th><th>MUR</th><th>COL</th><th>COR</th></tr>
<tr><td>53</td><td colspan="2" rowspan="11">Zoals bepaald in punt 3.1.1</td><td colspan="2" rowspan="7">Niet van toepassing</td><td colspan="2" rowspan="11">Zoals bepaald in punt 3.1.1</td><td colspan="8" rowspan="11">Niet van toepassing</td></tr>
<tr><td>53v</td></tr>
<tr><td>54</td></tr>
<tr><td>1s</td></tr>
<tr><td>1sv</td></tr>
<tr><td>1</td></tr>
<tr><td>1v</td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2" rowspan="3">Zoals bepaald in punt 3.1.1</td></tr>
<tr><td>2v</td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2" rowspan="2">Niet van toepassing</td></tr>
<tr><td>3v</td></tr>
<tr><td>4-UD</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>1,9</td><td>14</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>0,6</td><td>3,0</td><td>0,9</td><td>4,4</td></tr>
<tr><td>4-RD</td></tr>
<tr><td>4-LH</td></tr>
<tr><td>4v</td></tr>
<tr><td>5-RD</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>2,6</td><td>19,3</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>n.v.t.</td><td>n.v.t.</td><td>2,6</td><td>12,9</td></tr>
<tr><td>5-LH</td></tr>
<tr><td>5v</td></tr>
</table>

Subgroep voer-tuigen *sg* (*)	Missieprofiel *mp* (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.v.t.	n.v.t.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.v.t.	n.v.t.	2,6	12,9
12v														
16	Niet van toepassing												2,6	12,9
16v														

(*) Zie de definities in punt 1.1.
(**) Zie de definities in punt 1.4.

De waarden van de technisch toelaatbare maximale belasting $maxPL_{sg}$ en vrachtvolumes CV_{sg} worden bepaald overeenkomstig punt 3.1.1.

2.5.2. Zware bedrijfsvoertuigen van categorie M

Voor subgroep voertuigen *sg* en missieprofiel *mp* worden het aantal passagiers $PN_{sg,mp}$, de massa van de passagiers $PM_{sg,mp}$ en het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers $maxPN_{sg}$ bepaald overeenkomstig punt 3.1.1.

2.5.3. Zware bedrijfsvoertuigen van categorie O

De waarden voor de belasting $PL_{sg,mp}$, in tonnen, worden als volgt bepaald:

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Missieprofiel (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

(*) Zie de definities in punt 1.1.
(**) Zie de definities in punt 1.4.

De waarden van de technisch toelaatbare maximale belasting $maxPL_{sg}$ en vrachtvolumes CV_{sg} worden bepaald overeenkomstig punt 3.1.1.

2.6. Berekening van de weegfactor van de afgelegde afstand en de belasting of van het aantal passagiers

De weegfactor voor de afgelegde afstand en de belasting of passagiers (MPW_{sg}) van een subgroep voertuigen *sg* wordt gedefinieerd als het product van de in punt 2.6.1 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand en de in de punten 2.5.1, 2.5.2 en 2.5.3 gespecificeerde waarde voor de belasting en het aantal passagiers voor de subgroep voertuigen voor de voertuigcategorieën N, M en O, genormaliseerd naar de respectieve waarde voor subgroep voertuigen 5-LH, en wordt als volgt berekend:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N en O)

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M),

waarbij:

AM_{sg} = de in de punten 2.6.1, 2.6.2 en 2.6.3 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand voor de zware bedrijfsvoertuigen in de overeenkomstige subgroep voertuigen;

$AM_{5\text{-}LH}$ = de voor subgroep voertuigen 5-LH in punt 2.6.1 gespecificeerde jaarlijks afgelegde afstand;

PL_{sg} = zoals bepaald in de punten 2.5.1 en 2.5.3;

PN_{sg} = zoals bepaald in punt 2.5.2;

$PL_{5\text{-}LH}$ = de waarde voor de gemiddelde belasting voor subgroep voertuigen 5-LH, zoals bepaald in punt 2.5.1.

2.6.1. Jaarlijks afgelegde afstanden voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N

Subgroepen voertuigen (sg) (*)	Jaarlijks afgelegde afstand AM_{sg}, in km
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Jaarlijks afgelegde afstand AM_{sg}, in km
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Zie de definities in punt 1.1.

2.6.2. Jaarlijks afgelegde afstanden voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Jaarlijks afgelegde afstand AM_{sg}, in km
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Jaarlijks afgelegde afstand AM_{sg}, in km
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Zie de definities in punt 1.1.

2.6.3. Jaarlijks afgelegde afstanden voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie O

Subgroepen voertuigen (*sg*) (*)	Jaarlijks afgelegde afstand AM_{sg}, in km
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

(*) Zie de definities in punt 1.1.

2.7. Gemiddelde specifieke CO_2-emissies van fabrikanten, zoals bedoeld in artikel 4

Voor elke fabrikant worden de volgende gemiddelde specifieke CO_2-emissies berekend:

2.7.1. voor de rapporteringsperioden van de jaren 2019 tot en met 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. voor de rapporteringsperioden vanaf 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

waarbij:

$\sum_{sg}$ = de som voor de subgroepen voertuigen die worden meegerekend voor de desbetreffende gemiddelde specifieke CO_2-emissies overeenkomstig punt 4.2;

$ZLEV$ = zoals bepaald in punt 2.3;

$share_{sg}$ = zoals bepaald in punt 2.4:

zev_{sg} = zoals bepaald in punt 2.4:

pv_{sg} = zoals bepaald in punt 2.4:

MPW_{sg} = zoals bepaald in punt 2.6;

$avgCO2_{sg}$ = zoals bepaald in punt 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ = zoals bepaald in punt 2.2;

$rCO2_{sg}$ = zoals bepaald in punt 3.1.2.

3. Berekening van de referentiewaarden

3.1. Referentiewaarden

Op basis van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van alle fabrikanten voor de overeenkomstig punt 3.2 voor subgroep voertuigen *sg* toepasselijke referentieperiode worden de volgende referentiewaarden berekend.

3.1.1. Voor elke subgroep voertuigen *sg* worden de waarden voor de belasting $PL_{sg,mp}$, het aantal passagiers $PN_{sg,mp}$, de massa van de passagiers $PM_{sg,mp}$, de technisch toelaatbare maximale belasting $maxPL_{sg}$, het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers $maxPN_{sg}$ en het vrachtvolume CV_{sg} als volgt berekend:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N) (*)

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M) (*)

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M) (*)

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N)

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M)

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie O)

(*) Enkel voor subgroepen voertuigen waarvoor punt 2.5 geen expliciete waarden voor $PL_{sg,mp}$ of $PN_{sg,mp}$ bevat.

3.1.2. De referentiewaarde van de CO_2-emissies $rCO2_{sg}$ zoals bedoeld in artikel 3 worden als volgt berekend:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N en O)

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M)

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}}$$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M)

waarbij:

$\sum_v$ de som voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg* die in de overeenkomstig punt 3.2 voor die subgroep toepasselijke referentieperiode zijn geregistreerd;

$CO2_v$ de specifieke CO_2-emissies van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1 en in voorkomend geval aangepast op grond van bijlage II;

$CO2p_v$ de specifieke CO_2-emissies van het primaire voertuig van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.1 en in voorkomend geval aangepast op grond van bijlage II;

rV_{sg} het totale aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg* die in de overeenkomstig punt 3.2 voor die subgroep toepasselijke referentieperiode zijn geregistreerd;

PL_{sg} = de gemiddelde belasting van zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald in punt 2.5;

PN_{sg} het gemiddelde aantal passagiers van zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald in punt 2.5;

$PL_{v,mp}$ de belasting van het zware bedrijfsvoertuig *v* in het missieprofiel *mp*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$PN_{v,mp}$ het aantal passagiers in het zware bedrijfsvoertuig *v* in het missieprofiel *mp*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$PM_{v,mp}$ de massa van de passagiers in het zware bedrijfsvoertuig *v* in het missieprofiel *mp*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPL_v$ de technisch toelaatbare maximale belasting van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPN_v$ het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers in het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

CV_v het vrachtvolume van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

3.2. Toepasselijke referentieperioden voor subgroepen voertuigen

De volgende rapporteringsperioden worden als referentieperioden voor de subgroepen voertuigen gebruikt:

Subgroep voertuigen *sg*	Jaar van rapporteringsperiode die als referentieperiode geldt
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Alle overige	2025

3.2.1. Indien in de in punt 3.2 gespecificeerde referentieperiode het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voertuigen *sg* van alle fabrikanten minder dan vijftig bedraagt, gelden de volgende voorschriften:

de gemiddelde specifieke CO_2-emissies $avgCO2_{sg}$ en $avgCO2p_{sg}$ van punt 2.2 en de referentiewaarde van de CO_2-emissies $rCO2_{sg}$ en $rCO2p_{sg}$ van punt 3.1.2 worden vastgesteld op "0" voor alle fabrikanten in de subgroep voertuigen *sg* voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies overeenkomstig punt 2.7 en de specifieke CO_2-emissies overeenkomstig punt 4.1 voor de rapporteringsperioden van de jaren < Y + 5. Hierbij geldt dat Y = het jaar van de eerste rapporteringsperiode waarin het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van alle fabrikanten in de subgroep voertuigen *sg* ten minste vijftig bedraagt.

Om tot de referentiewaarde van de CO_2-emissies $rCO2_{sg}$ en $rCO2p_{sg}$ te komen en om de specifieke CO_2-emissiedoelstelling overeenkomstig punt 4 te berekenen, worden eerst de bijbehorende waarden zoals bedoeld in punt 3.1.2 berekend voor de rapporteringsperiode van het jaar Y, in plaats van voor de overeenkomstig punt 3.2 voor de subgroep voertuigen *sg* toepasselijke referentieperiode.

De resulterende waarden worden vervolgens gedeeld door:

— de doelstellingsfactor $RET_{sg,Y}$, zoals gedefinieerd in punt 5.1.1, om tot de referentiewaarde van de CO_2-emissies $rCO2_{sg}$ te komen;

— de doelstellingsfactor $RETp_{sg,Y}$, zoals gedefinieerd in punt 5.1.1, om tot de referentiewaarde van de CO_2-emissies $rCO2p_{sg}$ te komen;

4. Berekening van de specifieke CO_2-emissiedoelstelling van een fabrikant, zoals bedoeld in artikel 6

4.1. Specifieke CO_2-emissiedoelstellingen

Voor elke fabrikant wordt de volgende specifieke CO_2-emissiedoelstelling (*T*) als volgt berekend.

4.1.1. Voor de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Voor de rapporteringsperioden van de jaren vanaf 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \; x \; rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

waarbij:

$\sum_{sg}$ = de som voor de subgroepen voertuigen die worden meegerekend voor de desbetreffende specifieke CO_2-emissiedoelstelling overeenkomstig punt 4.2;

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

MPW_{sg} = zoals bepaald in punt 2.6;

rf_{sg} = de CO_2-emissiereductiedoelstelling die in de specifieke rapporteringsperiode van toepassing is op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bedoeld in punt 4.3;

rfp_{sg} = de CO_2-emissiereductiedoelstelling die in de specifieke rapporteringsperiode van toepassing is op de primaire voertuigen van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bedoeld in punt 4.3;

$zevM_{sg}$ = de nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg*, zoals bedoeld in punt 4.3, die in de specifieke rapporteringsperiode emissievrij moeten zijn;

$rCO2_{sg}$ = zoals bepaald in punt 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ = zoals bepaald in punt 3.1.2;

pv_{sg} = zoals bepaald in punt 2.4.

4.2. Subgroepen voertuigen die worden meegerekend in de gemiddelde specifieke CO_2-emissies en de specifieke CO_2-emissiedoelstellingen van fabrikanten

De volgende subgroepen voertuigen *sg* worden meegerekend in de specifieke CO_2-emissies $CO_2(X)$, de specifieke CO_2-emissiedoelstellingen $T(X)$ en het traject van de CO_2-emissiereductie $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Subgroepen voertuigen waarvoor overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt a), CO_2-emissiereductiedoelstellingen gelden	Subgroepen voertuigen voor vervoer van goederen waarvoor overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punten b), c) en d), en artikel 3 bis, lid 3, CO_2-emissiereductiedoelstellingen gelden	Subgroepen voertuigen voor vervoer van passagiers waarvoor overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punten b), c) en d), CO_2-emissiereductiedoelstellingen gelden (Touringcars en Low Entry-bussen van klasse II)	Subgroepen voertuigen voor vervoer van passagiers waarvoor overeenkomstig artikel 3 ter doelstellingen voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen gelden (Stadsbussen)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle subgroepen voertuigen zoals bedoeld in de punten 1.1.1 en 1.1.3 In rapporteringsperioden van de jaren vóór 2035 worden subgroepen werkvoertuigen echter niet opgenomen	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO_2-emissiereductiedoelstellingen en verplicht emissievrije zware bedrijfsvoertuigen

4.3.1. Voor zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg* gelden de volgende in artikel 3 bis bedoelde CO_2-emissiereductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg} voor de volgende rapporteringsperioden:

CO_2-emissiereductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg}					
Subgroepen voertuigen *sg*		Rapporteringsperioden voor de jaren			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	vanaf 2040
Middelgrote vrachtwagens	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Zware vrachtwagens > 7,4 ton	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Zware vrachtwagens > 16 ton met een asconfiguratie van 4×2 en 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Zware vrachtwagens > 16 ton met speciale asconfiguraties	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Werkvoertuigen	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Touringcars en streekbussen (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primaire voertuigen van touringcars en streekbussen (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2 en 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Aanhangwagens	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

CO_2-emissiereductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg}					
Subgroepen voertuigen *sg*		Rapporteringsperioden voor de jaren			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	vanaf 2040
Opleggers 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %	Voor de rapporteringsperioden voor de jaren vóór 2025 zijn alle CO_2-emissiereductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg} "0".

4.3.2. Voor zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep voertuigen *sg* gelden de volgende in artikel 3 ter bedoelde doelstellingen voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen $zevM_{sg}$ voor de volgende rapporteringsperioden:

Verplicht emissievrije zware bedrijfsvoertuigen $zevM_{sg}$					
Subgroepen voertuigen *sg*		Rapporteringsperioden voor de jaren			
		vóór 2030	2030-2034	2035-2039	vanaf 2040
Stadsbussen	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	90 %	100 %	100 %

5. Emissiekredieten en emissieschulden zoals bedoeld in artikel 7

5.1. Trajecten voor reductie van de CO_2-emissies

5.1.1. Doelstellingsfactoren

Voor elke subgroep voertuigen *sg* en elke rapporteringsperiode van een jaar Y, wordt de doelstellingsfactor als volgt bepaald:

$$RET_{sg,Y} = (1\text{-}rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$RETp_{sg,Y} = (1\text{-}rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1\text{-}zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

waarbij:

lY, uY = de waarden voor het eerste en het laatste jaar in de reeks {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} voor de subgroepen voertuigen die in de tabel in punt 4.2 zijn opgenomen in kolom X = 2025,

in de reeks {rY, 2030, 2035, 2040} voor alle andere subgroepen voertuigen *sg*, waarmee het kleinste interval wordt bepaald waarvoor aan de voorwaarde $lY \leq Y < uY$ wordt voldaan;

rY = het jaar van de overeenkomstig punt 3.2 op de subgroep voertuigen *sg* toepasselijke referentieperiode;

$rf_{sg,lY}$, $rf_{sg,uY}$ = de CO_2-emissiereductiedoelstellingen van de subgroep voertuigen *sg* voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor de jaren *lY* en *uY* overeenkomstig punt 4.3;

$rfp_{sg,lY}$, $rfp_{sg,uY}$ = de CO_2-emissiereductiedoelstellingen van de subgroep voertuigen *sg* voor de primaire voertuigen van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor de jaren *lY* en *uY* overeenkomstig punt 4.3;

$zevM_{sg,lY}$, $zevM_{sg,uY}$ = de verplicht emissievrije zware bedrijfsvoertuigen met betrekking tot nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor de jaren *lY* en *uY* overeenkomstig punt 4.3.

Voor de jaren Y < rY worden de waarden van $RET_{sg,Y}$, $RETp_{sg,Y}$ en $ZET_{sg,Y}$ vastgesteld op "1", zodat de subgroep voertuigen *sg* geen invloed heeft op het traject voor reductie van CO_2-emissies.

5.1.2. Trajecten voor reductie van de CO_2-emissies

5.1.2.1. Vervolgens worden voor elke subgroep voertuigen *sg* en elke rapporteringsperiode van een jaar Y de volgende trajecten voor reductie van de CO_2-emissies bepaald:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van een jaar Y tussen 2019 en 2024 worden de volgende trajecten voor reductie van de CO_2-emissies bepaald:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van een jaar Y tussen 2025 en 2040 worden de volgende trajecten voor reductie van de CO_2-emissies bepaald:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1- pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

waarbij:

$\sum_{sg}$ = de som voor de subgroepen voertuigen die worden meegerekend voor het desbetreffende traject voor reductie van CO_2-emissies overeenkomstig punt 4.2;

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

MPW_{sg} = zoals bepaald in punt 2.6;

$rCO2_{sg}$ = zoals bepaald in punt 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ = zoals bepaald in punt 3.1.2;

pv_{sg} = het aandeel nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep voertuigen *sg* die op grond van artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van punt 2.2 moeten worden meegeteld met de CO_2-emissies van hun primaire voertuigen.

5.2. Berekening van de emissiekredieten en emissieschulden in elke rapporteringsperiode

Voor elke fabrikant en voor elke rapporteringsperiode van de jaren Y van 2019 tot en met 2040 hebben de emissiekredieten $cCO2(X)_Y$ en de emissieschulden $dCO2(X)_Y$, *(X = NO, M)* de volgende waarden en of zijn deze gelijk aan "0" (d.w.z. dat emissiekredieten en emissieschulden niet negatief kunnen zijn), waarbij de hoogste waarde van toepassing is:

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	*0*	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	*0*	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	*0*	*0*	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

waarbij:

$ET(X)_Y$ het overeenkomstig punt 5.1 bepaalde traject voor reductie van de CO_2-emissies van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y *(X = 2025, NO, M)*;

$CO2(X)_Y$ de overeenkomstig punt 2.7 bepaalde gemiddelde specifieke CO_2-emissies van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y *(X = 2025, NO, M)*;

$T(X)_Y$ de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke CO_2-emissiedoelstelling van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y *(X = 2025, NO, M)*;

V_Y het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y.

5.3. Emissieschuldlimiet

Voor elke fabrikant worden de emissieschuldlimieten $limCO2(X)_Y$ in de rapporteringsperioden van het jaar Y als volgt bepaald:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0{,}05 \times V(2025)_Y$ voor de rapporteringsperioden van het jaar Y < 2030;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0{,}05 \times V(NO)_Y$ voor de rapporteringsperioden van het jaar Y ≥ 2030;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0{,}05 \times V(M)_Y$ voor de rapporteringsperioden van het jaar Y ≥ 2030,

waarbij:

$T(X)_Y$ de overeenkomstig punt 4 bepaalde specifieke emissiedoelstelling van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y *(X = 2025, NO, M)*;

$V(X)_Y$ het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y in de subgroepen voertuigen die overeenkomstig punt 4.2 worden meegerekend in de specifieke CO_2-emissies *CO2(X) (X = 2025, NO, M)*.

5.4. Vroege emissiekredieten

De voor de rapporteringsperioden van het jaar 2025 verworven emissiekredieten worden verminderd met een bedrag dat overeenkomt met de vóór die rapporteringsperiode verworven emissiekredieten, dat voor elke fabrikant als volgt wordt bepaald:

$$redCO2 = min(dCO2(NO)_{2025}\,;\, \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

waarbij:

min het minimum van de twee tussen haakjes vermelde waarden;

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

$dCO2(NO)_Y$ de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissieschulden in de rapporteringsperiode van jaar Y;

$cCO2(NO)_Y$ de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissiekredieten in de rapporteringsperiode van jaar Y.

6. Bepaling van de overtollige CO_2-emissies van een fabrikant zoals bedoeld in artikel 8, lid 2

Voor elke fabrikant en elke rapporteringsperiode van het jaar Y vanaf het jaar 2025 wordt de waarde van de overtollige CO_2-emissies per voertuigcategorie $exeCO2(X)_Y$ als volgt berekend wanneer de waarde positief is *(X = NO, M)*.

Voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Voor de rapporteringsperioden van de jaren Y van 2026 tot en met 2028, van 2030 tot en met 2033 en van 2035 tot en met 2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Voor de rapporteringsperioden van de jaren Y van 2030 tot en met 2033 en van 2035 tot en met 2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Voor de rapporteringsperioden van de jaren Y = 2029, 2034 en 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Voor de rapporteringsperioden van de jaren Y = 2034 en 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Voor de rapporteringsperioden van het jaar 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Voor de rapporteringsperioden van de jaren Y > 2040:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Indien de eerdere berekeningen resulteren in een negatieve waarde voor $exeCO2(X)_Y$, wordt deze vastgesteld op "0".

waarbij:

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ de som van de rapporteringsperioden van de jaren I van 2025 tot en met jaar Y;

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

$\sum_{I=2025}^{2039}$ de som van de rapporteringsperioden van de jaren I van 2025 tot en met 2039;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ de som van de rapporteringsperioden van de jaren J van 2030 tot en met het jaar (Y-1);

$dCO2(X)_Y$ de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissieschulden in de rapporteringsperiode van jaar Y (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$ de overeenkomstig punt 5.2 bepaalde emissiekredieten in de rapporteringsperiode van jaar Y (X = NO, M);

$ccCO2(X)_{I,Y}$ de overeenkomstig punt 6.1 bepaalde emissiekredieten in de rapporteringsperiode van jaar I die zijn gecorrigeerd voor het gedeelte dat is verlopen na zeven jaar (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ de overeenkomstig punt 5.3 bepaalde emissieschuldlimiet (X = NO, M);

$redCO2(X)$ de overeenkomstig punt 5.4 bepaalde vermindering van emissieschulden in de rapporteringsperiode van het jaar 2025 (X = NO, M).

In alle andere gevallen wordt de waarde voor de overtollige emissies $exeCO2(X)_Y$ vastgesteld op "0" (X = NO, M).

De overtollige CO_2-emissies van de rapporteringsperiode van het jaar Y zoals bedoeld in artikel 8, lid 2, zijn:

$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$

6.1. Vaststelling van ccCO2(X)Y,I

$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I$ *voor* $Y \leq I + 7$;

$ccCO2(X)_{I,Y} = min(cCO2(X)_I;$

$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y})$ *voor* $Y > I + 7$.".

2) Bijlage II wordt vervangen door:

"BIJLAGE II

Aanpassingsprocedures zoals bedoeld in artikel 11

1. Aanpassing van de referentiewaarde van de CO_2-emissies na een wijziging van de typegoedkeuringsprocedures, zoals bedoeld in artikel 11, lid 2

Na een in artikel 11, lid 2, bedoelde wijziging van de typegoedkeuringsprocedures worden de in punt 3.1.2 van bijlage I bedoelde referentiewaarde van de CO_2-emissies herberekend.

Daartoe worden de CO_2-emissies in g/km van voor een missieprofiel *mp* bestemde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen *v* in de referentieperiode en van de primaire voertuigen daarvan, zoals bedoeld in punt 2.1 van bijlage I, als volgt aangepast:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

waarbij:

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

sg = de subgroep waartoe het zware bedrijfsvoertuig *v* behoort;

$s_{r,sg}$ = de statistische weging van het representatieve zware bedrijfsvoertuig *r* in de subgroep voertuigen *sg*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ = de specifieke CO_2-emissies van het zware bedrijfsvoertuig *v* in g/km, zoals bepaald voor missieprofiel *mp* en gebaseerd op de monitoringgegevens voor de referentieperiode;

$CO2(RP)_{r,mp}$ = de specifieke CO_2-emissies van het representatieve zware bedrijfsvoertuig *r* in g/km, zoals bepaald voor het missieprofiel *mp* overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, als toegepast in de referentieperiode;

$CO2_{r,mp}$ = de specifieke CO_2-emissies van het representatieve zware bedrijfsvoertuig *r*, zoals bepaald voor het missieprofiel *mp* overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, op grond van de in artikel 11, lid 2, punt a), van deze verordening bedoelde wijzigingen;

$CO2p(RP)_{v,mp}$ = de specifieke CO_2-emissies van het primaire voertuig van het zware bedrijfsvoertuig *v* in g/km, zoals bepaald voor het missieprofiel *mp* en gebaseerd op de monitoringgegevens voor de referentieperiode;

$CO2p(RP)_{r,mp}$ = de specifieke CO_2-emissies van het primaire voertuig van het representatieve zware bedrijfsvoertuig *r* in g/km, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, als toegepast in de referentieperiode;

$CO2p_{r,mp}$ = de specifieke CO_2-emissies van het primaire voertuig van het representatieve zware bedrijfsvoertuig *r*, zoals bepaald voor het missieprofiel *mp* overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, op grond van de in artikel 11, lid 2, punt a), van deze verordening bedoelde wijzigingen.

De specifieke CO_2-emissies worden op grond van bijlage III genormaliseerd, waarbij de in de in artikel 11, lid 2, punt a), bedoelde rapporteringsperiode toepasselijke waarden voor de in artikel 14, lid 1, punt f), bedoelde parameters worden gebruikt.

De representatieve zware bedrijfsvoertuigen worden bepaald overeenkomstig de in artikel 11, lid 3, bedoelde methode.

2. Toepassing van de aangepaste referentiewaarde van de CO_2-emissies op grond van artikel 11, lid 2

Indien de specifieke CO_2-emissies van sommige nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van een fabrikant in de rapporteringsperiode van jaar Y bepaald zijn met de in artikel 11, lid 2, bedoelde wijzigingen, worden de in bijlage I, punten 4 en 5.1, gebruikte referentiewaarde van de CO_2-emissies rCO_{sg} van de subgroep voertuigen *sg* als volgt berekend:

$$rCO2_{sg} = \sum_{,i} V_{sg,i}/V_{sg} \; x \; rCO2_{sg,,i}$$

waarbij:

$\sum_{,i}$ = de som van:

— voor i = 0: de niet-gewijzigde procedure voor het bepalen van de CO_2-emissies, waarvoor de oorspronkelijke referentiewaarde van de CO_2-emissies zonder aanpassingen gelden, en

— voor i ≥ 1: alle daaropvolgende wijzigingen zoals bedoeld in artikel 11, lid 2;

V_{sg} = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y en de subgroep voertuigen *sg*;

$V_{sg,i}$ = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de rapporteringsperiode van het jaar Y en de subgroep voertuigen *sg* waarvoor de specifieke CO_2-emissies zijn bepaald met de wijziging *i;*

$rCO2_{sg,i}$ =

— voor i = 0: de niet-aangepaste referentiewaarde van de CO_2-emissies;

— voor i ≥ 1: de referentiewaarde van de CO_2-emissies zoals bepaald voor de subgroep voertuigen *sg* met de wijziging *i*.".

BIJLAGE II

"BIJLAGE III

Normalisatie van de specifieke CO_2-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, zoals bedoeld in artikel 4

1. Normalisatie van specifieke CO_2-emissies

Voor de berekening van bijlage I, punt 2.1, worden de waarden van de CO_2-emissies $CO2_{v,mp}$ van zware bedrijfsvoertuigen als volgt genormaliseerd:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N en O)

$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v$ (voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M)

De waarden van de CO_2-emissies $CO2p_{v,mp}$ van primaire voertuigen worden genormaliseerd overeenkomstig dezelfde methode, aan de hand van de parameters voor primaire voertuigen.

waarbij:

$CO2_{v,mp}$ de genormaliseerde CO_2-emissies van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald voor een missieprofiel *mp*, die in aanmerking moeten worden genomen in de berekening van punt 2.1 van bijlage I;

$reportCO2_{v,mp}$ de CO_2-emissies in g/km van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig *v* die zijn bepaald voor een missieprofiel *mp* en zijn gerapporteerd op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ zoals bepaald overeenkomstig punt 3;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ zoals bepaald overeenkomstig punt 4;

$PL_{v,mp}$ = de belasting van het zware bedrijfsvoertuig *v* in het missieprofiel *mp*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$PL_{sg,mp}$ de belasting voor subgroep voertuigen *sg* en missieprofiel *mp* zoals bedoeld in punt 2.5 van bijlage I;

$PM_{v,mp}$ = de massa van de passagiers in het zware bedrijfsvoertuig *v* in het missieprofiel *mp*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$PM_{sg,mp}$ de massa van de passagiers voor subgroep voertuigen *sg* en missieprofiel *mp* zoals bedoeld in punt 2.5 van bijlage I;

cCW_v de correctie van het totale ledig gewicht van het zware bedrijfsvoertuig *v* overeenkomstig punt 2.

2. Normalisatie van het totale ledig gewicht

Aangezien een zwaar bedrijfsvoertuig bruikbaarder is voor vervoer naarmate het een hogere technisch toelaatbare maximale belasting of maximaal aantal passagiers heeft, maar hogere waarden voor die parameters om technische redenen gepaard gaan met een hoger totaal ledig gewicht en daarmee meer CO_2-emissies, wordt de volgende correctie van het totale ledig gewicht van een zwaar bedrijfsvoertuig *v* in subgroep voertuigen *sg* toegepast voor de normalisatie van de specifieke CO_2-emissies ervan overeenkomstig punt 1:

$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v)$ voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N;

$cCWv = 0$ voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie O;

$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v)$ voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M,

waarbij:

a_{sg} een lineaire coëfficiënt die overeenkomstig punt 2.1 wordt bepaald voor de rapporteringsperiode van het jaar waarin het zware bedrijfsvoertuig is geregistreerd *v*;

$maxPL_v$ de technisch toelaatbare maximale belasting van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPN_v$ het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers in het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

$maxPL_{sg}$ de technisch toelaatbare maximale belasting van de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.5 van bijlage I;

$maxPN_{sg}$ het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers van de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.5 van bijlage I.

2.1. Bepaling van normalisatieparameters

Voor elke rapporteringsperiode worden de parameters a_{sg} en b_{sg} bepaald met behulp van een lineaire-regressie-analyse van de samenhang van de waarden van CW_v met de waarden van $maxPL_v$ (zware bedrijfsvoertuigen van categorie N) en $maxPN_v$ (zware bedrijfsvoertuigen van categorie M), waarbij alle nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen *v* in de subgroep voertuigen *sg* in aanmerking worden genomen:

$CWv \approx a_{sg}\ maxPL_v + b_{sg}$ voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N;

$CW_v \approx a_{sg}\ maxPN_v + b_{sg}$ voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M,

waarbij:

CW_v het totale ledig gewicht van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens; indien er geen exacte waarde beschikbaar is, kan deze worden benaderd met de gecorrigeerde werkelijke massa van het zware bedrijfsvoertuig *v*;

$maxPL_v$ de technisch toelaatbare maximale belasting van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPN_v$ het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers in het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

3. Verandering van de CO_2-emissies naar aanleiding van verandering van de totale massa van een voertuig

De verandering achteraf van de CO_2-emissies van een zwaar bedrijfsvoertuig *v* die moet worden bepaald voor een missieprofiel *mp* naar aanleiding van een verandering achteraf van de totale massa die aan het zware bedrijfsvoertuig moet worden toegeschreven voor het bepalen van de CO_2-emissies, wordt bepaald door middel van de volgende lineaire benadering:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m\ (CO2_{v,r} - CO2_{v,l})\ /\ (Mr - Ml)$$

waarbij:

m de verandering van de totale massa die aan het zware bedrijfsvoertuig *v* wordt toegeschreven voor het bepalen van de CO_2-emissies ervan;

$CO2_{v,r}$ CO_2-emissies van het zware bedrijfsvoertuig *v* in g/km zonder de verandering van massa, zoals bepaald voor hetzelfde missieprofiel *mp* onder representatieve belasting;

$CO2_{v,l}$ CO_2-emissies van het zware bedrijfsvoertuig *v* in g/km zonder de verandering van massa, zoals bepaald voor hetzelfde missieprofiel *mp* onder lage belasting;

Mr de totale massa van het voertuig *v* tijdens de simulatie, zonder de verandering van massa, voor hetzelfde missieprofiel *mp* onder representatieve belasting;

Ml de totale massa van het voertuig *v* tijdens de simulatie, zonder de verandering van massa, voor hetzelfde missieprofiel *mp* onder lage belasting.

4. Normalisatie voor verschillende vrachtvolumes

Zware bedrijfsvoertuigen van categorie O binnen dezelfde subgroep voertuigen hebben verschillende vrachtvolumes. Aangezien een zwaar bedrijfsvoertuig bruikbaarder is voor vervoer naarmate het vrachtvolume toeneemt, maar een hoger vrachtvolume om technische redenen gepaard gaat met meer CO_2-emissies, wordt de volgende correctie van de CO_2-emissies van een zwaar bedrijfsvoertuig *v* in subgroep voertuigen *sg* toegepast:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp}\ (CV_{sg} - CV_v)$$

waarbij:

$a_{sg,mp}$ een lineaire coëfficiënt die overeenkomstig punt 4.1 wordt bepaald voor de rapporteringsperiode van het jaar waarin het zware bedrijfsvoertuig *v* is geregistreerd;

CV_v het vrachtvolume van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

CV_{sg} het vrachtvolume van de subgroep voertuigen *sg*, zoals bepaald overeenkomstig punt 2.5 van bijlage I.

Voor zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën N en M is de correctie van de CO_2-emissies $\Delta CO2cv_{v,mp}$ "0".

4.1. Bepaling van normalisatieparameters

Voor elke rapporteringsperiode en elk missieprofiel worden de parameters $a_{sg,mp}$ en $b_{sg,mp}$ bepaald met behulp van een lineaire-regressie-analyse van de samenhang van de waarden van $[reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ met de waarden van CV_v, waarbij alle nieuw geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen *v* in de subgroep voertuigen *sg* in aanmerking worden genomen:

$$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

waarbij:

CV_v het vrachtvolume van het zware bedrijfsvoertuig *v*, zoals bepaald op basis van de op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ zoals gedefinieerd in punt 1.

BIJLAGE IV

Voorschriften inzake op grond van de artikelen 13 bis en 13 ter te monitoren en te rapporteren gegevens

DEEL A: DOOR DE LIDSTATEN TE MONITOREN EN TE RAPPORTEREN GEGEVENS:

a) de voertuigidentificatienummers van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, zoals bedoeld in artikel 2, die in de lidstaat zijn geregistreerd;

b) de naam van de fabrikant;

c) het merk (handelsnaam van de fabrikant);

d) de carrosseriecode zoals vermeld in punt 38 van het certificaat van overeenstemming, in voorkomend geval met inbegrip van de aanvullende cijfers zoals bedoeld in aanhangsel 2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858;

e) in het geval van de in artikel 2, lid 1, eerste alinea, punt a) of punt b), bedoelde zware bedrijfsvoertuigen: de informatie over de motor zoals vermeld in de punten 23, 23.1 en 26 van het certificaat van overeenstemming;

f) de maximumsnelheid van het zware bedrijfsvoertuig zoals vermeld in punt 29 van het certificaat van overeenstemming;

g) de voltooiingsfase zoals vermeld in het gekozen model van certificaat van overeenstemming overeenkomstig punt 2 van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie ([1]);

h) de voertuigcategorie zoals vermeld in punt 0.4 van het certificaat van overeenstemming;

i) het aantal assen zoals vermeld in punt 1 van het certificaat van overeenstemming;

j) de TPMLM zoals vermeld in punt 16.1 van het certificaat van overeenstemming;

k) de afdruk van de cryptografische hash van het gegevensdossier van de fabrikant zoals vermeld in punt 49.1 van het certificaat van overeenstemming. Voor zware bedrijfsvoertuigen die uiterlijk op 30 juni 2025 zijn geregistreerd, hoeven de lidstaten enkel de eerste acht tekens van de cryptografische hash te rapporteren;

l) de specifieke CO_2-emissies zoals vermeld in punt 49.5 van het certificaat van overeenstemming;

m) de waarde voor de gemiddelde belasting zoals vermeld in punt 49.6 van het certificaat van overeenstemming;

n) de registratiedatum;

o) de TPMLM van de combinatie voor een zwaar bedrijfsvoertuig van categorie N3 in een in artikel 3, punt 25, bedoelde extra zware combinatie (EHC), zoals gespecificeerd in punt 16.4 van het certificaat van overeenstemming of het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig;

p) voor voertuigen voor speciale doeleinden: hun aanduiding zoals vermeld in punt 51 van het certificaat van overeenstemming;

q) het aantal aangedreven assen zoals vermeld in punt 3 van het certificaat van overeenstemming;

r) voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn goedgekeurd op grond van artikel 2, lid 3, punt b), van Verordening (EU) 2018/858: de informatie dat het zwaar bedrijfsvoertuig is ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbeschermingsdiensten, de brandweer en de ordehandhavingsdiensten;

s) voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de burgerbeschermingsdiensten, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten: de bevestiging dat het voertuig is geregistreerd voor gebruik door de burgerbeschermingsdiensten, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten en dat het voldoet aan de voorwaarden van artikel 3 bis, lid 5, van deze verordening. Voor alle zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van individueel goedgekeurde zware bedrijfsvoertuigen, is de bijbehorende informatie de informatie die moet worden verstrekt in het EU-certificaat van overeenstemming, in het certificaat van individuele EU-goedkeuring van een voertuig of in het certificaat van individuele nationale goedkeuring van een voertuig, overeenkomstig de modellen van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683, ongeacht eventuele nationale vrijstellingen uit hoofde van artikel 45, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1).

DEEL B: DOOR FABRIKANTEN EN ANDERE ENTITEITEN TE RAPPORTEREN GEGEVENS

Overeenkomstig artikel 13 ter van deze verordening rapporteert elke rapporteur de volgende gegevens voor de zware bedrijfsvoertuigen waarvoor deze overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 verplicht is een gegevensdossier van de fabrikant of een voertuiginformatiedossier te verstrekken.

Overeenkomstig artikel 2, leden 4 en 5, stelt de in artikel 7 bis bedoelde fabrikant de Commissie er ook van in kennis indien een in deel A, punten p) en q), van bijlage IV bedoeld zwaar bedrijfsvoertuig, dat anders van de verplichtingen van artikel 3 bis zou zijn vrijgesteld, niet van die verplichtingen wordt vrijgesteld.

Voertuig-categorieën/ subgroepen voertuigen	Rapporteurs			
	Primaire voertuigfabrikant ([1])	Interimvoertuig-fabrikant ([2])	Voertuigfabrikant ([3]) ([6])	Aangewezen technische dienst ([8])
N/alle	Niet van toepassing	Niet van toepassing	— Gegevensdossier van de fabrikant ([4]) — Aanvullende informatie (*)	Niet van toepassing
M/alle	— Voertuiginformatie-dossier ([5]) — Gegevensdossier van de fabrikant ([4]) — Aanvullende informatie (*) van het primaire voertuig	Niet van toepassing	— Voertuiginformatie-dossier ([5]) — Gegevensdossier van de fabrikant ([4]) — Aanvullende informatie (*) van het complete of voltooide voertuig	Niet van toepassing
O/alle	Niet van toepassing	Niet van toepassing	— Gegevensdossier van de fabrikant ([7]) — Aanvullende informatie (*)	— Gegevensdossier van de fabrikant ([7]) — Aanvullende informatie (*)

([1]) Artikel 3, punt 29, van Verordening (EU) 2017/2400.
([2]) Artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2017/2400.
([3]) Artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400.
([4]) Gegevensdossier van de fabrikant, artikel 3, punt 23, van Verordening (EU) 2017/2400.
([5]) Voertuiginformatiedossier, artikel 3, punt 25, van Verordening (EU) 2017/2400.
([6]) Artikel 2, punt 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.
([7]) Gegevensdossier van de fabrikant, artikel 2, punt 9, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.
([8]) Artikel 8, leden 6 en 7, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.
(*) Aanvullende informatie:

Nr.	Monitoringparameter	Bron	Voertuigcategorieën waarop de monitoringparameters van toepassing zijn
15	Merk (handelsnaam van de fabrikant)		Alle
24	Naam en adres van de fabrikant van de transmissie	Punt 0.4 van het model van een certificaat voor een onderdeel, technische eenheid of systeem overeenkomstig aanhangsel 1 van bijlage VI bij Verordening (EU) 2017/2400	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig

Nr.	Monitoringparameter	Bron	Voertuigcategorieën waarop de monitoringparameters van toepassing zijn
25	Merk (handelsnaam van de fabrikant van de transmissie)	Punt 0.1 van het model van een certificaat voor een onderdeel, technische eenheid of systeem overeenkomstig aanhangsel 1 van bijlage VI bij Verordening (EU) 2017/2400	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig
32	Naam en adres van de fabrikant van de as	Punt 0.4 van het model van een certificaat voor een onderdeel, technische eenheid of systeem overeenkomstig aanhangsel 1 van bijlage VII bij Verordening (EU) 2017/2400	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig Categorie O
33	Merk (handelsnaam van de fabrikant van de as)	Punt 0.1 van het model van een certificaat voor een onderdeel, technische eenheid of systeem overeenkomstig aanhangsel 1 van bijlage VII bij Verordening (EU) 2017/2400	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig Categorie O
39	Naam en adres van de fabrikant van de band	Punt 1 van het model van een certificaat voor een onderdeel, technische eenheid of systeem overeenkomstig aanhangsel 1 van bijlage X bij Verordening (EU) 2017/2400	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig Categorie O
40	Merk (handelsnaam van de fabrikant van de band)	Punt 3 van het model van een certificaat voor een onderdeel, technische eenheid of systeem overeenkomstig aanhangsel 1 van bijlage X bij Verordening (EU) 2017/2400	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig Categorie O
72	Licentienummer voor het gebruik van de simulatietool		Alle
75	CO_2-massa-emissie van de motor boven WHTC (8) (g/kWh)	Punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie ([2]), naargelang toepasselijk	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig

([2]) Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie van 25 mei 2011 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en tot wijziging van de bijlagen I en III bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 167 van 25.6.2011, blz. 1).

Nr.	Monitoringparameter	Bron	Voertuigcategorieën waarop de monitoringparameters van toepassing zijn
76	Brandstofverbruik van de motor boven WHTC (g/kWh)	Punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang van toepassing	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig
77	CO_2-massa-emissie van de motor boven WHSC (9) (g/kWh)	Punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang toepasselijk	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig
78	Brandstofverbruik van de motor boven WHSC (g/kWh)	Punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang toepasselijk	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig
101	Typegoedkeuringsnummer van de motor, voor zware bedrijfsvoertuigen met een datum van simulatie vanaf 1 juli 2020	Punt 1.2.1 van het addendum bij aanhangsel 5, 6 of 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang van toepassing	Categorie N Categorie M: alleen het primaire voertuig
102	Voor zware bedrijfsvoertuigen met een datum van simulatie vanaf 1 juli 2021, het kommagescheiden bestand met dezelfde naam als het taakbestand en een. vsum-extensie dat de geaggregeerde resultaten per gesimuleerd opdrachtprofiel en per gesimuleerde lading bevat	Bestand dat wordt gegenereerd in de GUI-versie (grafische gebruikersinterface) van de in artikel 5, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde simulatietool	Alle

DEEL C: LUCHTWEERSTANDSWAARDE (CdxA) VOOR PUBLICATIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 13 QUATER

Met het oog op het openbaar maken van de in veld 23 vermelde CdxA-waarde overeenkomstig artikel 13 quater, gebruikt de Commissie de schalen die zijn vastgelegd in de volgende tabel, die voor elke CdxA-waarde de overeenkomstige schaal bevat:

Schaal	CdxA-waarde [m^2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < maxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Schaal	CdxA-waarde [m²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < maxCdxA)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

BIJLAGE V

Rapportering en beheer van gegevens bedoeld in de artikelen 13 bis tot en met 13 quater

1. RAPPORTERING DOOR DE LIDSTATEN

1.1. Het contactpunt van de bevoegde autoriteit stuurt de in deel A van bijlage IV vermelde gegevens overeenkomstig artikel 13 bis door middel van elektronische gegevensoverdracht door aan het Europees Milieuagentschap.

Het contactpunt stelt de Commissie en het Europees Milieuagentschap in kennis van de gegevensoverdracht door een e-mail te sturen naar de volgende adressen:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

en

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. RAPPORTERING DOOR FABRIKANTEN

2.1. Fabrikanten rapporteren aan de Commissie onverwijld de volgende informatie:

a) de naam van de fabrikant zoals vermeld op het certificaat van overeenstemming of het individuele goedkeuringscertificaat;

b) de in Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie [1] vastgestelde WMI-code ("World Manufacturer Identifier") die moet worden gebruikt in de voertuigidentificatienummers van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de handel worden gebracht;

c) het contactpunt dat verantwoordelijk is voor het uploaden van de gegevens naar het Europees Milieuagentschap.

Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen van die informatie.

De kennisgevingen worden verzonden naar de in punt 1.1 vermelde adressen.

2.2. Het contactpunt van de fabrikant stuurt de in deel B, punt 2, van bijlage I vermelde gegevens overeenkomstig artikel 13 ter door middel van elektronische gegevensoverdracht door aan het Europees Milieuagentschap.

Het contactpunt stelt de Commissie en het Europees Milieuagentschap in kennis van de gegevensoverdracht door een e-mail te sturen naar de in punt 1.1 vermelde adressen.

3. GEGEVENSVERWERKING

3.1. Het Europees Milieuagentschap verwerkt de overeenkomstig de punten 1.1 en 2.2 toegezonden gegevens en neemt de verwerkte gegevens op in het register.

3.2. De gegevens over de zware bedrijfsvoertuigen die in de voorgaande rapporteringsperiode zijn geregistreerd en in het register zijn opgenomen, worden uiterlijk op 30 april van elk jaar bekendgemaakt, met uitzondering van de volgende gegevens:

3.2.1. het voertuigidentificatienummer;

3.2.2. de naam van de fabrikant van de transmissie en diens adres;

3.2.3. het merk (de handelsnaam) van de fabrikant van de transmissie;

3.2.4. de naam en het adres van de fabrikant van de as;

3.2.5. het merk (de handelsnaam) van de fabrikant van de as;

3.2.6. de naam en het adres van de fabrikant van de band;

3.2.7. het merk (de handelsnaam) van de fabrikant van de band;

3.2.8. het model van de motor;

3.2.9. het model van de transmissie;

3.2.10. het model van de retarder;

[1] Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie van 11 januari 2011 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de voorgeschreven constructieplaat en voor het voertuigidentificatienummer van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 8 van 12.1.2011, blz. 1).

3.2.11. het model van de koppelomvormer;

3.2.12. het model van de haakse overbrenging;

3.2.13. het model van de as;

3.2.14. het model van de luchtweerstand;

3.2.15. het kommagescheiden bestand met dezelfde naam als het taakbestand en een.vsum-extensie dat de geaggregeerde resultaten per gesimuleerd opdrachtprofiel en per gesimuleerde lading bevat.

3.3. Indien een bevoegde instantie of een fabrikant fouten vaststelt in de ingediende gegevens, stelt zij de Commissie en het Europees Milieuagentschap hiervan onverwijld in kennis door een foutrapport in te dienen bij het Europees Milieuagentschap en door een e-mail te sturen naar de in punt 1.1 vermelde adressen.

3.4. De Commissie verifieert de gemelde fouten met de steun van het Europees Milieuagentschap en corrigeert deze in voorkomend geval in het register.

3.5. De Commissie stelt met de steun van het Europees Milieuagentschap binnen een redelijke termijn voorafgaand aan de indieningstermijnen elektronische formulieren ter beschikking voor de in de punten 1.1 en 2.2 bedoelde gegevensoverdrachten.

BIJLAGE VI

Concordantietabel

Verordening (EU) 2018/956	Deze verordening
Artikel 1	Artikel 1, lid 2
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 13 bis
Artikel 5	Artikel 13 ter
Artikel 6	Artikel 13 quater
Artikel 7	Artikel 13 quinquies
Artikel 8	Artikel 13 sexies
Artikel 9	Artikel 13 septies
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17
Artikel 14	—
BIJLAGE I	Bijlage IV
BIJLAGE II	Bijlage V”