



Brussel, 10 oktober 2023
(OR. en)

13843/23

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780**

NOTA

van:	het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel)
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	13361/23 + COR 1
nr. Comdoc.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO ₂ -emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapporteringsverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956 – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. Op 14 februari 2023 heeft de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel ingediend over de herziening van de verordening betreffende de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen¹.

¹ Doc. 6539/23 + ADD1 - ADD5

2. Het voorstel heeft tot doel bij te dragen tot de klimaatdoelstellingen van de Unie door de invoering van nieuwe, aangescherpte CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor 2030 (van 30 % naar 45 %), 2035 (65 %) en 2040 (90 %), en door het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden van vrachtwagens tot bussen, touringcars en aanhangwagens. Het voorstel is tevens bedoeld als stimulans om het aandeel emissievrije voertuigen in het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen in de hele Unie te doen stijgen en moet er tegelijkertijd voor zorgen dat de innovatie en het concurrentievermogen van de sector worden gewaarborgd en versterkt.
3. In het Europees Parlement is de heer Bas Eickhout (Verts/ALE, NL) namens de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI) aangewezen als rapporteur voor het voorstel. De commissie ENVI zal haar verslag naar verwachting goedkeuren op 23-24 oktober 2023, gevolgd door een stemming in de plenaire vergadering in de tweede helft van november 2023.
4. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 12 juli 2023 advies uitgebracht. Het Comité van de Regio's heeft op 10 mei 2023 besloten geen advies uit te brengen.
5. De Raad heeft tijdens zijn zitting van 20 juni 2023 een oriënterend debat over het voorstel gehouden. Op groepsniveau heeft het Spaanse voorzitterschap de bespreking van het voorstel voortgezet tijdens drie vergaderingen van de Groep milieu. Tijdens zijn jongste vergadering, op 28 september 2023, heeft de groep een derde herziene compromistekst² van het voorzitterschap besproken.
6. Op 4 oktober 2023 heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers (Coreper) het voorstel besproken op basis van een vierde compromis van het voorzitterschap³, waarin de belangrijkste elementen van het Commissievoorstel zijn behouden en enkele beperkte aanpassingen zijn aangebracht.
7. De meest recente compromistekst van het voorzitterschap is opgenomen in de bijlage bij deze nota.

² Doc. 13240/23

³ Doc. 13361/23 + COR1

II. BELANGRIJKSTE ELEMENTEN VAN DE COMPROMISTEKST VAN HET VOORZITTERSCHAP

8. Het voorzitterschap handhaaft het Commissievoorstel met betrekking tot de kerndoelen voor 2030, 2035 en 2040 (artikel 3 bis) en de belangrijkste voorgestelde wijzigingen van eerdere compromisteksten, te weten:
- verlagen van de CO₂-emissiedrempelwaarde in verband met de definitie van emissievrij voertuig (zero-emission vehicle - ZEV) (artikel 3, punt 11);
 - rekening houden met de specifieke kenmerken van extra zware combinaties (artikel 3, punt 24, artikel 14, bijlage IV en de overwegingen);
 - verlagen van de doelstelling voor opleggers van 15 % naar 7,5 % (bijlage 1, punt 4.3.1);
 - schrappen van de vrijstelling voor een beperkt deel van de bussen van de doelstelling 100 % emissievrije stadsbussen voor 2030 (artikel 3 ter);
 - vrijstellen van bussen voor interstedelijk vervoer van de doelstelling 100 % emissievrije stadsbussen voor 2030 (bijlage 1, punten 4.2 en 4.3.1);
 - uitbreiden van het toepassingsgebied van de verordening tot emissievrije voertuigen van twee categorieën zware bedrijfsvoertuigen (bijlage 1, punt 1.1.1);
 - rekening houden met het effect van de herziening van de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen op de exploitatie van dergelijke voertuigen in derde landen (overweging (12));
 - verder versterken van de evaluatieclausule met diverse bepalingen, onder meer met betrekking tot de doelstelling van emissievrije stadsbussen (artikel 15);
 - verder verduidelijken van de beoordelingscriteria met betrekking tot de voorzieningszekerheid in openbare aanbestedingsprocedures voor stadsbussen teneinde de uitvoering door overheidsinstanties te vereenvoudigen en de juridische soliditeit te waarborgen (artikel 3 quater, overwegingen);
 - wijzigen van Verordening (EU) 2018/858 betreffende de typegoedkeuring, ook wat betreft elektrische aanhangwagens (artikel 2 bis).

III. STAND VAN ZAKEN

9. Op basis van de tot dusver gevoerde besprekingen heeft het voorzitterschap de wijzigingen in het vorige compromisvoorstel behouden en voorgesteld artikel 15 betreffende de evaluatie van het voorstel voor een verordening betreffende CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen te wijzigen door de evaluatiedatum te vervroegen van 2028 naar 2027⁴. Het voorzitterschap is van oordeel dat zijn meest recente compromistekst het evenwicht tussen de verschillende standpunten van de delegaties weerspiegelt.

IV. CONCLUSIE

10. De Raad (Milieu) wordt verzocht de resterende vraagstukken op te lossen en tijdens zijn zitting op 16 oktober 2023 overeenstemming te bereiken over een algemene oriëntatie op basis van de tekst⁵ in de bijlage. Deze algemene oriëntatie zal het mandaat van de Raad vormen voor de onderhandelingen met het Europees Parlement in het kader van de gewone wetgevingsprocedure.

⁴ Daarnaast is in artikel 3 quater, lid 1, betreffende openbare aanbestedingsprocedures een technische correctie aangebracht waarbij de woorden "in overeenstemming met" opnieuw zijn toegevoegd in de tekst (de regels 7-8 van artikel 3 quater, lid 1). In de vorige versie waren deze per vergissing geschrapt.

⁵ Nieuwe tekst is vetgedrukt en onderlijnd, nieuwe schrappingen zijn aangeduid met [...]

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapporteringsverplichtingen, tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956, en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858

(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 Comité⁶,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁷,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁷ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (1) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs⁸, die in 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 over de Europese Green Deal[...]⁹. In het licht van de zeer ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de gezondheid en het sociaal en economisch welzijn van de burgers van de Unie, is de Europese Green Deal alleen maar noodzakelijker en waardevoller geworden.
- (2) De Europese Green Deal omvat een uitgebreide reeks elkaar versterkende maatregelen en initiatieven die gericht zijn op het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU tegen 2050, en er wordt een nieuwe groeistrategie in bepaald die tot doel heeft de Unie om te vormen tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnefficiënte 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 deze een bijzonder effect op bepaalde benadeelde groepen, zoals ouderen, personen met een handicap en personen die tot een raciale of etnische minderheid behoren. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de transitie rechtvaardig en inclusief is en niemand aan zijn lot wordt overgelaten.
- (3) De Unie heeft zich er in de geactualiseerde nationaal bepaalde bijdrage die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend toe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie uiterlijk in 2030 met ten minste 55 % [...] te reduceren ten opzichte van 1990.

⁸ PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.

⁹ [...]

- (4) Bij Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ heeft de Unie de doelstelling om uiterlijk in 2050 in de hele economie klimaatneutraliteit te verwezenlijken, [...] in een wetgevingshandeling van de Unie vastgelegd. Bovendien wordt bij [...] die verordening [...] een bindende doelstelling van de Unie vastgesteld om uiterlijk in 2030 de nettobroeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) met ten minste 55 % te reduceren ten opzichte van de niveaus van 1990.
- (5) Alle sectoren van de economie, met inbegrip van de sector wegvervoer, zullen aan de verwezenlijking van die emissiereducties moeten bijdragen.
- (6) Met het wetgevingspakket "Fit for 55", [...] dat de Commissie [...] in 2021 heeft voorgesteld, wordt beoogd 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 Raad¹¹ maakt integrerend deel uit van dat wetgevingspakket.
- (7) In haar [...] mededeling van 18 mei 2022, getiteld "REPowerEU-plan"¹², heeft de Commissie een plan geschetst om de Unie ruim voor het einde van dit decennium onafhankelijk te maken van Russische fossiele brandstoffen. In die mededeling wordt onder meer gewezen op het belang van het verder verhogen van de efficiëntie en het verminderen van het verbruik van fossiele brandstoffen in de vervoersector, waarin elektrificatie kan worden gecombineerd met het gebruik van waterstof uit niet-fossiele bronnen om fossiele brandstoffen te vervangen.

¹⁰ 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).

¹¹ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-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).

¹² [...]

- (8) Om bij te dragen tot een vermindering van de nettobroeikasgasemissies uiterlijk in 2030 van ten minste 55 % onder het niveau van 1990 [...] en in overeenstemming met het beginsel "energie-efficiëntie eerst", moeten de CO₂-emissiereductievereisten voor zware bedrijfsvoertuigen van Verordening (EU) 2019/1242 [...] worden aangescherpt. Er moet ook een duidelijk traject voor verdere emissiereducties na 2030 worden vastgesteld om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.
- (9) De aangescherpte CO₂-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 behouden blijft. 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 CO₂-emissiereductie-doelstellingen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen worden vastgelegd. Die doelstellingen moeten worden vastgelegd 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.

(11) Met de mededeling van de Commissie van 5 mei 2021, getiteld "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 dit 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 van de sociale partners, onder meer door de lidstaten zelf. [...] Het 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 op het "Talent Booster Mechanism" in het kader van het initiatief om het talent in EU-regio's te benutten. De passende maatregelen en stimulansen op [...] Europees en nationaal niveau om de betaalbaarheid van emissievrije voertuigen te verbeteren, komen ook aan bod in het transitietraject. Dit kan bijvoorbeeld inhouden dat de lidstaten gebruik kunnen maken van het [...] bij Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad opgerichte sociaal klimaatfonds¹³ (het "Sociaal Klimaatfonds") om micro-ondernemingen te helpen bij de [...] aankoop van [...]emissievrije vrachtwagens. Met haar mededeling van 1 februari 2023, getiteld "Een industrieel plan voor de Green Deal voor het nettonultijdperk" [...] ¹⁴[...] wil de Commissie het concurrentievermogen van de nettonulindustrie van de EU versterken en een snelle transitie naar klimaatneutraliteit bevorderen. [...] 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.

¹³ 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).

¹⁴ [...]

- (12) De CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor het gehele wagenpark in de Unie moeten worden aangevuld door de nodige uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur, zoals uiteengezet in [...] Verordening (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹⁵. Het is passend rekening te houden met het effect van deze verordening op de mogelijkheid om in de EU geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen buiten de Unie te exploiteren in verband met eventuele infrastructurele beperkingen in derde landen.
- (13) Voor de transitie naar klimaatneutraliteit is een aanzienlijke investering[...] in het elektriciteitsnet[...] nodig, onder meer voor een grotere capaciteit, meer veerkracht, een groter opslagvermogen en meer aansluitingen. [...] Gezien de in het kader van deze verordening vastgestelde CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen voor het jaar 2030, [...] zullen 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.
- (14) Fabrikanten moeten voldoende flexibiliteit krijgen om hun wagenparken van zware bedrijfsvoertuigen in de loop van de tijd aan te passen om de transitie naar emissievrije zware bedrijfsvoertuigen op een kostenefficiënte manier aan te gaan. [...] Daarom is het passend de bestaande aanpak [...], waarbij doelstellingen in stappen van vijf jaar worden aangescherpt, te handhaven.

¹⁵ [...] Verordening (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU [...] (PB L ...).

- (15) Vanwege de heterogene structuur van het[...] hele vrachtwagenpark 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. Het[...] kan hierbij gaan om [...] zware bedrijfsvoertuigen voor gebruik over lange afstanden op specifiek terrein en onder specifieke weersomstandigheden, touringcars en vrachtwagens voor kritieke beveiligings- en veiligheidstoepassingen, waarvoor geen emissievrije uitlaattechnologieën kunnen worden gebruikt. [...] Dergelijke voertuigen [...] moeten een beperkt aandeel van alle zware bedrijfsvoertuigen uitmaken. Daarom moet in de CO₂-emissiereductiedoelstelling voor 2040 enige speling worden gelaten om rekening te houden met technologische ontwikkelingen [...] die zich nog moeten voordoen.
- (15 bis) Om de luchtverontreiniging in steden terug te dringen en voor efficiënte en duurzamere vervoerdiensten te zorgen, is het van cruciaal belang de emissies van stadsbussen aan te pakken. De beschikbaarheid van stadsbussen is noodzakelijk om aan die doelstellingen te voldoen. Daarom is de toeleveringszekerheid van deze bussen belangrijk en moeten de aanbestedende diensten de bepaling inzake overheidsopdrachten van artikel 3 quater toepassen om de bijdrage van de toeleveringszekerheid te bepalen bij het gunnen van een opdracht.
- (16) Bij het gunnen van overheidsopdrachten voor de aanschaf of het gebruik van stadsbussen en van openbardienstcontracten inzake het gebruik van die bussen, moeten de aanbestedende diensten rekening houden met de bijdrage aan de toeleveringszekerheid wat betreft bepaalde criteria, waaronder ten minste een van onder meer de volgende: de beschikbaarheid van essentiële reserveonderdelen, veranderingen in de toeleveringsketen of specifieke certificerings- of documentatievoorschriften. Voor derde landen waarmee de Unie niet in een multilateraal of bilateraal kader een overeenkomst heeft gesloten die ondernemingen van de Unie op vergelijkbare wijze daadwerkelijk toegang verschaft tot de markten van deze derde landen, is het mogelijk rekening te houden met het aandeel van de producten van inschrijvingen uit derde landen, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad.

- (16 bis) De toepassing van de bijdrage aan de toeleveringszekerheid van artikel 3 quater moet de toepassing van artikel 25 van Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad, en van de artikelen 43 en 85 van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad onverlet laten, en de aanbestedende diensten of de aanbestedende instanties moeten rekening houden met[...] de richtlijnen in de mededeling van de Commissie van 24 juli 2019, getiteld "Richtsnoeren voor de deelname van inschrijvers en goederen uit derde landen aan de aanbestedingsmarkt van de EU" [...].
- (17) Om de aangescherpte CO₂-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 (zero- and low-emission heavy-duty vehicles, ZLEV's) niet langer zijn oorspronkelijke doel dienen en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/1242 kunnen ondermijnen. Het stimuleringsmechanisme voor ZLEV's moet daarom [...] vanaf 2030 worden geschrapt.
- (18) De mogelijkheid [...] om de inkomsten uit de bijdragen voor overtollige CO₂-emissies toe te wijzen aan een specifiek fonds of een relevant programma is geëvalueerd zoals voorgeschreven in artikel 15, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1242, met de conclusie dat de administratieve lasten hierdoor aanzienlijk zouden toenemen, [...] zonder rechtstreekse voordelen voor de transitie van de automobielsector. De inkomsten uit de bijdragen voor overtollige CO₂-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.

- (19) 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.
- (20) Verordening (EU) 2019/1242 moet worden gewijzigd om hetzelfde toepassingsgebied te bestrijken als Verordening (EU) 2018/956 van het [...] Parlement en de Raad¹⁶.

¹⁶ Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (21) De CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen[...] [...]die niet onder de typegoedkeuringswetgeving van de Unie voor motorvoertuigen vallen, zoals trekkers voor gebruik in de landbouw en de bosbouw, zware bedrijfsvoertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten en rupsvoertuigen, worden niet bepaald, en daarom hoeven die[...] zware bedrijfsvoertuigen [...] niet [...] aan de CO₂-emissiereductiedoelstellingen van deze verordening te voldoen. Zware [...] bedrijfsvoertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingdiensten[...] of bij dringende medische zorg en waarvoor vrijwillig typegoedkeuring is verleend, moeten ook worden vrijgesteld van [...]de verplichting om aan de CO₂-emissiereductiedoelstellingen [...] van deze verordening te voldoen, zodat geen stimulans wordt gecreëerd om voor dergelijke zware bedrijfsvoertuigen geen vrijwillige typegoedkeuring meer te verlenen[...], hetgeen negatieve gevolgen voor de veiligheid en het milieu zou hebben, tenzij de fabrikant verzoekt om [...]die[...] zware bedrijfsvoertuigen niet vrij te stellen. De lidstaten moeten ook het recht hebben om [...] zware bedrijfsvoertuigen die niet specifiek zijn ontworpen voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingdiensten en de strijdkrachten of bij dringende medische zorg, maar daar wel voor zijn geregistreerd, zoals normale bussen die worden gebruikt voor het vervoer van politie of strijdkrachten, [...] vrij te stellen van de in deze verordening vastgelegde CO₂-emissiereductiedoelstellingen, door aan te tonen dat een dergelijke vrijstelling [...] in het openbaar belang is. Net zoals voor bepaalde groepen zware bedrijfsvoertuigen[...] waarvoor typegoedkeuring is verleend, maar waarvoor om technische redenen nog geen CO₂-emissies zijn bepaald, hoeven die[...] zware bedrijfsvoertuigen niet te voldoen aan de CO₂-emissiereductiedoelstellingen van [...]deze verordening. Dat[...] zijn bijvoorbeeld voertuigen voor speciale doeleinden, onder meer mobiele kranen, dragers van hydraulische multifunctionele werktuigen of voertuigen voor het vervoer van uitzonderlijke ladingen, terreinvoertuigen (zoals bepaalde zware bedrijfsvoertuigen voor mijnbouw, bosbouw en de landbouw) en andere zware bedrijfsvoertuigen met niet-standaardconfiguraties (zoals zware bedrijfsvoertuigen met meer dan 4 assen of meer dan 2 aandrijfassen), kleine bussen [...]met een maximummassa van minder dan 7,5 ton en kleine vrachtwagens met een maximummassa van minder dan 5 ton. Werkvoertuigen, zoals vuilniswagens, kiepwagens of betonmixers, moeten vrijgesteld blijven van de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van fabrikanten.

- (22) Er moeten bepaalde definities worden ingevoerd om de terminologie van Verordening (EU) 2019/1242 [...]af te stemme[...]n op die van de typegoedkeurings-wetgeving van de Unie, met name Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ en Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie¹⁸.
- (23) Voor de nieuw ingevoerde overdracht van zware bedrijfsvoertuigen tussen fabrikanten en de vaststelling van een vrijstelling voor fabrikanten die slechts weinig zware bedrijfsvoertuigen produceren, moet een definitie van het begrip "groep van onderling verbonden entiteiten" aan Verordening (EU) 2019/1242 worden toegevoegd, waarbij inhoudelijk de terminologie voor lichte bedrijfsvoertuigen van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹ wordt gevolgd.
- (24) Om de verplichtingen van individuele fabrikanten te bepalen, moeten de CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor het hele wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de Unie worden omgezet in specifieke emissiereductiedoelstellingen voor subgroepen voertuigen, die moeten worden vastgesteld aan de hand van de technische kenmerken van de zware bedrijfsvoertuigen waarvoor zij gelden.
- (25) Aangezien de CO₂-emissies in verband met aanhangwagens een sterk effect hebben op de totale CO₂-[...]emissies en het energieverbruik van gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen, moeten er ook respectieve CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor [...]aanhangwagens[...] worden vastgesteld.

¹⁷ 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.

¹⁸ Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L 349 van 29.12.2017, blz. 1).

¹⁹ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-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).

- 26) Vanwege de technische paraatheid van de subsector en de noodzaak om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren, moet een minimumaandeel emissievrije nieuwe stadsbussen worden vastgesteld.
- (27) Een verplicht minimumaandeel emissievrije stadsbussen moet een afspiegeling zijn van de maatschappelijke behoefte aan betaalbaar openbaar vervoer, ook in plattlandsgebieden. 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 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 openbaarvervoertickets of -abonnementen. Ten slotte blijven de CO₂-emissie-reductiedoelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen ook gelden voor bussen en touringcars voor streekvervoer, vervoer over lange afstanden en vervoer in plattlandsgebieden. Met steun vanuit het Sociaal Klimaatfonds kan tegemoet worden gekomen aan de specifieke behoeften van plattlandsgebieden en kan vervoersarmoede als omschreven in artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) 2023/955²⁰ worden voorkomen door de toegang tot betaalbaar openbaar vervoer te waarborgen.
- (28) De factor voor emissievrije en emissiearme voertuigen moet het laatst worden toegepast voor de rapporteringsperiode van het jaar 2029, aangezien die daarna niet meer nodig wordt geacht als stimulans om de markttoegang van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen te bevorderen.
- (29) Aangezien commerciële in plaats van juridische entiteiten voor naleving in aanmerking moeten worden genomen, moet het economisch verbonden fabrikanten binnen bepaalde grenzen worden toegestaan zware bedrijfsvoertuigen over te dragen om deze in het kader van Verordening (EU) 2019/1242 te verrekenen.

²⁰ [...]

- (30) 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.
- (31) Om onevenredig hoge nalevingskosten te voorkomen [...] en de administratieve lasten te verlichten, moeten fabrikanten die weinig zware bedrijfsvoertuigen produceren[...] en die aan bepaalde wettelijke vereisten voldoen, worden vrijgesteld van de verplichting om aan de CO₂-emissiereductiedoelstellingen te voldoen. Aangezien die fabrikanten de rapporteringsverplichtingen van Verordening (EU) 2019/1242 moeten naleven, bestaat er een passend controlemechanisme voor hen.
- (32) Het bestaande systeem van meerjarige emissiekredieten en emissieschulden moet tot en met 2039 worden verlengd, aangezien de CO₂-emissiereductiedoelstellingen tussen 2030 en 2040 [...] steeds [...] worden verzwaaard, en daarvoor gedurende die periode toekomstgerichte technische ontwikkelingen nodig zijn.
- (33) In Verordening (EU) 2019/1242 moet voor elke voertuigcategorie duidelijk worden vastgelegd [...] aan welke fabrikant een zwaar bedrijfsvoertuig moet worden toegeschreven, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de verschillende constellaties voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M.
- (34) De regels voor verificatie van de monitoringgegevens moeten ook betrekking hebben op [...] potentiële correctie achteraf[...] van fouten in dergelijke gerapporteerde gegevens en de manier waarop de Commissie met dergelijke correcties omgaat voor de toepassing van de [...] CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor het gehele wagenpark in de Unie[...].
- (35) De beoordeling van de referentiewaarden van de CO₂-emissies moet worden gewijzigd zodat deze ook gelden voor de subgroepen voertuigen die nieuw in het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 worden opgenomen.

- (36) De monitoring en rapportering door fabrikanten en lidstaten is een essentiële voorwaarde voor de uitvoering van Verordening (EU) 2019/1242. [...] Het 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.
- (37) [...] Bij [...] het opnemen van de bepalingen inzake monitoring en rapportering van Verordening (EU) 2018/956 in Verordening (EU) 2019/1242 dient 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.
- 38) Aangezien de CO₂-emissies niet meer alleen door de fabrikanten zullen worden bepaald, moet de verplichting van rapportering [...] van CO₂-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 Commissie²¹ voor die zware bedrijfsvoertuigen bepalen. De te rapporteren gegevens moeten het gegevensdossier van de fabrikant omvatten.
- (39) Het moet de Commissie worden [...] toegestaan rekening te houden met de technische vooruitgang, de ontwikkeling van de goederenlogistiek, zoals met name combinaties van zware voertuigen die in sommige lidstaten worden gebruikt, de nodige aanpassingen naar aanleiding van de toepassing van deze verordening en de wijzigingen van de onderliggende typegoedkeuringswetgeving, [...] om ervoor te zorgen dat de gegevensvereisten en de monitoring- en rapporteringsprocedure in de loop van de tijd relevant blijven voor het beoordelen van de bijdrage van het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen aan de CO₂-emissiereductiedoelstellingen, om de beschikbaarheid van gegevens over nieuwe en geavanceerde technologieën voor CO₂-reductie 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 boeten aan te vullen.

²¹ 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 CO₂-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).

- (40) Daarom[...] 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 bepalen van subgroepen voertuigen, met inbegrip van het toevoegen van een subgroep voor vrachtwagens voor extra zware combinaties, met betrekking tot werkvoertuigen, aangaande het operationele bereik van verschillende aandrijftechnologieën, de lijst en het gewicht van de missieprofielen, de belasting, het aantal passagiers, de 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 bij deze verordening, tot specificatie van de door de lidstaten te rapporteren gegevens voor het monitoren van de resultaten van de controletests op de weg, tot wijziging van de waardeschalen voor de luchtweerstand, en tot bepaling van de criteria, de berekening en de methode voor het innen van aan fabrikanten opgelegde administratieve geldboeten. 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.
- (41) 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 naverwerking van de verzamelde gegevens. Deze verordening moet daarom van toepassing zijn met ingang van het begin van de volgende rapporteringsperiode.

- 42) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het verminderen van broeikasgas-emissies 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 CO₂-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 deze doelstellingen te verwezenlijken.
- 43) Verordening (EU) 2019/1242 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Verordening (EU) 2019/1242

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

1) artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

Onderwerp en doel

1. [...] In deze verordening worden CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen [...] vastgelegd. Die normen [...] dragen bij tot de verwezenlijking van de in Verordening (EU) [...] 2023/857²² [...] vastgelegde doelstelling van de Unie om haar broeikasgasemissies te verlagen, tot de verwezenlijking van [...] de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs²³, en tot het waarborgen van [...] een goede werking van de interne markt.
2. Bij deze verordening worden [...] vereisten vastgesteld voor het rapporteren van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden geregistreerd.";

²² [...] 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).

²³ [...]

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

a) M₂ en M₃;

b) N₁, N₂ en N₃, [...] indien de voertuigen niet onder Verordening (EU) 2019/631 vallen[...];

c) O₃ en O₄.

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

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

b) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) de eerste alinea wordt vervangen door:

"2[...] Voor de toepassing van deze verordening worden de in lid 1 bedoelde 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.";

ii) de volgende alinea wordt toegevoegd:

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

[...][...][...][...]

3) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

"1. "referentiewaarden van de CO₂-emissies": het overeenkomstig punt 3 van bijlage I bepaalde gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies in de referentieperiode van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in elke subgroep voertuigen;"

b) de volgende punten [...] worden ingevoegd:

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

3 ter. "referentieperiode": de rapportingsperiode voor een bepaald jaar ten aanzien waarvan de wettelijke CO₂-emissiereductieverplichtingen voor een bepaalde subgroep voertuigen in deze verordening zijn gespecificeerd;"

c) punt 5 wordt vervangen door:

"5. "specifieke CO₂-emissiedoelstelling": de CO₂-emissiedoelstelling van een individuele fabrikant die ieder jaar overeenkomstig punt 4 van bijlage I voor de voorgaande rapportingsperiode wordt vastgesteld;"

d) punt 9 wordt vervangen door:

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

e) punt 10 wordt geschrapt;

f) 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": de volgende voertuigen:

- a) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig met CO₂-emissies van maximaal [...] 3 g/(t·km) of 1 [...] g/(p·km), als bepaald overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400;
- b) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig zonder verbrandingsmotor, of met een verbrandingsmotor die niet meer dan [...] 1 g CO₂/kWh uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening of die niet meer dan [...] 1 g CO₂/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 CO₂-emissies zijn bepaald [...] krachtens Verordening (EU) 2017/2400;

- c) een aanhangwagen die is uitgerust met een voorziening waarmee de aandrijving ervan actief wordt ondersteund en die geen verbrandingsmotor heeft of een verbrandingsmotor heeft die minder dan [...] 1 g CO₂/kWh uitstoot, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 [...] en de uitvoeringsmaatregelen daarvan of overeenkomstig VN/ECE-Reglement nr. 49;";
- h) punt 12 wordt vervangen door:
- "12. "emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig is, met specifieke CO₂-emissies die minder dan de helft bedragen van de gemiddelde referentiewaarden van de CO₂-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:
- "15. "primair voertuig": een primair voertuig als gedefinieerd in artikel 3, punt 22, van Verordening (EU) 2017/2400;
16. "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;
17. "voltooid voertuig": een voltooid voertuig als gedefinieerd in artikel 3, punt 26, van Verordening (EU) 2018/858;
18. "compleet voertuig": een compleet voertuig als gedefinieerd in artikel 3, punt 27, van Verordening (EU) 2018/858;

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

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

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

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

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

24. "vrachtwagen voor extra zware combinaties (EHC)": een voertuig van categorie N3 dat geschikt is voor gebruik in een voertuigcombinatie, met 3 assen of meer en een nominaal motorvermogen van ten minste 400 kW, waarbij de combinatie een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 60 ton heeft."

j) de volgende alinea wordt toegevoegd:

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

Onder "verbonden onderneming" wordt verstaan:

a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:

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

ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden van de raad van toezicht, van de raad van bestuur of van de krachtens de wet tot vertegenwoordiging bevoegde organen te benoemen; of

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

b) ondernemingen die direct of indirect [...] het recht of de bevoegdheden als bedoeld in punt a) over de fabrikant hebben;

c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld in punt b) direct of indirect [...] het recht of de bevoegdheden als 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 als bedoeld in punt a) hebben;

e) ondernemingen waarbij het recht[...] of de bevoegdheden als 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 derde partijen.";

4) de volgende artikelen [...] worden ingevoegd:

CO₂-emissiereductiedoelstellingen

1. De gemiddelde CO₂-emissies van het wagenpark van nieuwe gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen van de Unie, met uitzondering van voertuigen voor speciale doeleinden, terreinvoertuigen, terreinvoertuigen voor speciale doeleinden en werkvoertuigen, worden verminderd met de volgende percentages ten opzichte van de gemiddelde CO₂-emissies in de rapporteringsperiode van het jaar 2019:

- a) voor de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH met 15 % voor de rapporteringsperioden van de jaren 2025 tot en met 2029;
- b) voor alle subgroepen voertuigen met 45 % voor de rapporteringsperioden van de jaren 2030 tot en met 2034;
- c) voor alle subgroepen voertuigen met 65 % voor de rapporteringsperioden van de jaren 2035 tot en met 2039;
- d) voor alle subgroepen voertuigen met 90 % voor de rapporteringsperioden van 2040 en de jaren daarna.

2. De subgroepen voertuigen dragen bij [...] aan de in lid 1 bedoelde CO₂-emissiereductiedoelstellingen overeenkomstig punt 4.3 van bijlage I.

3. De CO₂-emissies van het wagenpark van nieuwe aanhangwagens van de Unie worden [...] verminderd overeenkomstig punt 4.3 van bijlage I.

4. Onverminderd artikel 2, lid 3, van Verordening (EU) 2017/2400 gelden de in [...] de leden 1, 2 en 3 van dit artikel bedoelde CO₂-emissiereductiedoelstellingen niet voor goedgekeurde zware bedrijfsvoertuigen die onder artikel 2, lid 3, 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 CO₂-emissies en -doelstellingen bij het rapporteren van het zware bedrijfsvoertuig overeenkomstig deel B van bijlage IV bij deze verordening.

5. De CO₂-emissiereductiedoelstellingen van [...] de leden 1, 2 en 3 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 de ordehandhavingdiensten of bij dringende medische zorgverlening, indien een lidstaat dat in het registratie- en rapporteringsproces aangeeft, waarbij in de overeenkomstig deel A van bijlage IV gerapporteerde gegevens wordt bevestigd dat het doel van het zware bedrijfsvoertuig niet in gelijke mate door een [...] emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig kan worden bereikt en het dus in het openbaar belang is om een zwaar bedrijfsvoertuig met een verbrandingsmotor te registreren om dat doel te bereiken."

Doelstelling voor stadsbussen als emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig

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 het volledige minimumaandeel [...] emissievrije zware bedrijfsvoertuigen [...] in hun wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig punt 4.3.2 van bijlage I.[...];

2[...][...]

3. [...] De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen [...] [...] gemeenschappelijke technische specificaties vast, met inbegrip van normen, voor het gebruik van de in dit artikel bedoelde zware bedrijfsvoertuigen [...]:

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

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

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

Artikel 3 quater

Openbare aanbestedingsprocedures

1. Aanbestedende diensten of aanbestedende instanties baseren de gunning van overheidsopdrachten voor leveringen voor de aankoop [...] van stadsbussen als bedoeld in artikel 3 ter, alsmede overheidsopdrachten voor diensten die hoofdzakelijk betrekking hebben op het gebruik van dergelijke [...] voertuigen, op de economisch meest voordelige inschrijving, die de beste prijs-kwaliteitsverhouding omvat. Aanbestedende diensten of aanbestedende instanties houden rekening met de bijdrage van de inschrijving aan de leveringszekerheid door gebruik te maken van technische specificaties of van gunningscriteria, afhankelijk van de marktsituatie en [...] in overeenstemming met [...] de Richtlijnen 2014/23/EU, 2014/24/EU en 2014/25/EU en de toepasselijke sectorale wetgeving, alsook met de internationale verbintenissen van de Unie, met inbegrip van de Overeenkomst inzake overheidsopdrachten en andere internationale overeenkomsten waartoe de Unie zich heeft verbonden.
2. De technische specificaties of de gunningscriteria van [...] de bijdrage van de inschrijving aan de leveringszekerheid [...] omvatten ten minste een van de volgende [...] criteria, die op objectieve, transparante en niet-discriminerende wijze worden toegepast:
 - a) het aandeel van de producten [...] in de inschrijvingen uit derde landen, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad; Deze criteria zijn uitsluitend van toepassing op producten van inschrijvingen uit derde landen waarmee geen Overeenkomst inzake overheidsopdrachten is gesloten;

[...]

b[...]) de beschikbaarheid van essentiële reserveonderdelen voor de werking van de apparatuur waarop de aanbesteding 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 de vereiste inzake leveringszekerheid te voldoen.

Dit belet aanbestedende diensten en aanbestedende instanties 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.";

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

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

6) artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. Vanaf 1 juli 2020 en in elke daaropvolgende rapporteringsperiode tot en met de 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 in het wagenpark van de fabrikant en met de CO₂-emissies daarvan.";

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Voor de rapporteringsperiodes 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 vermindert de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant met hoogstens 3 %. 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 CO₂-emissies van een fabrikant met maximaal 1,5 %.";

7) artikel 6 wordt vervangen door:

"Artikel 6

Specifieke CO₂-emissiedoelstellingen van een fabrikant

Voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 en voor elke daaropvolgende rapporteringsperiode bepaalt de Commissie voor elke fabrikant een specifieke CO₂-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 CO₂-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[...] moet de aanvraag door de overdragende en de ontvangende fabrikant samen worden ingediend;
 - b) voor de overdracht van andere zware bedrijfsvoertuigen dan emissievrije zware bedrijfsvoertuigen behoren de overdragende en de ontvangende fabrikant [...] 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, bedraagt het aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen dat aan een fabrikant wordt overgedragen niet meer dan 5 % van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van die fabrikant die in een bepaalde rapporteringsperiode zijn geregistreerd.

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

2. Indien de Commissie van oordeel is dat aan de voorwaarden [...] voor overdracht is voldaan, neemt zij het overgedragen 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 er in een bepaalde rapporteringsperiode minder dan honderd nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van een fabrikant zijn geregistreerd, worden de gemiddelde specifieke CO₂-emissies als bedoeld in artikel 4 en punt 2.7 van bijlage I en de specifieke CO₂-emissiedoelstellingen als bedoeld in artikel 6 en in punt 4.1 van bijlage I voor [...] die rapporteringsperiode vastgesteld op "0".
2. De waarden van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies en van de specifieke CO₂-emissiedoelstellingen voor de desbetreffende fabrikanten en rapporteringsperioden worden niet opgenomen in de publicatie van gegevens als bedoeld in artikel 11.
3. De in lid 1 bedoelde vrijstelling [...] geldt niet in een bepaalde rapporteringsperiode in een van de volgende gevallen:
 - a) op verzoek van de fabrikant;
 - 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 b) geldt.

4. Fabrikanten [...] die geen deel uitmaken van een groep in de zin van lid 3, punt c), 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 die voldoen aan de voorwaarden voor [...] de in lid 1 bedoelde vrijstelling.

6. [...] Fabrikanten brengen de [...] [...] Commissie overeenkomstig de leden 4 en 5 op de hoogte met behulp 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 CO₂-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 CO₂-emissiedoelstelling van de fabrikant, vermenigvuldigd met het aantal zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in die periode ("emissieschuldlimiet").";

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

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

- e) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Het CO₂-emissiereductietraject wordt voor elke fabrikant overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bepaald op basis van de volgende lineaire trajecten:

a) tussen de referentiewaarden van de CO₂-emissies en de CO₂-emissiedoelstellingen voor de rapporteringsperiode van het jaar [...] 2025 of 2030: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punten a) en b);

b) tussen de CO₂-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2025 en de CO₂-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2030: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt b);

c) tussen de CO₂-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2030 en de CO₂-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2035: overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt c), en

d) tussen de CO₂-emissiedoelstelling voor de rapporteringsperiode van het jaar 2035 en de CO₂-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 gemiddelde specifieke CO₂-emissies als bedoeld in artikel 4 en de specifieke CO₂-emissiedoelstellingen als bedoeld in artikel 6 worden de in een bepaalde rapporteringsperiode geregistreerde zware bedrijfsvoertuigen toegeschreven aan de volgende fabrikanten:

- a) voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie N, aan de voertuigfabrikant als gedefinieerd in artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400;
- b) voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie M, aan de primairevoertuigfabrikant als gedefinieerd in artikel 3, punt 29, van Verordening (EU) 2017/2400;
- c) voor zware bedrijfsvoertuigen van categorie O, aan de voertuigfabrikant als gedefinieerd in artikel 2, punt 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie.

Artikel 7 ter

Berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van categorie M

Voor voertuigen van categorie M geldt het volgende:

a) voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in een subgroep voertuigen, wordt een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M in aanmerking genomen met zijn specifieke CO₂-emissies als compleet of voltooid voertuig in punt 2.2.2 van bijlage I, en wordt het niet in aanmerking genomen in punt 2.2.3 van die bijlage[...];

b) [...] in afwijking van punt a) van dit artikel, wordt op verzoek van de in artikel 7 bis, punt b), bedoelde fabrikant aan de Commissie en onder de voorwaarden van punt c) een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M echter in aanmerking genomen met de specifieke CO₂-emissies van zijn primair voertuig in punt 2.2.3 van bijlage I, en niet in aanmerking genomen in punt 2.2.2 van die bijlage [...];

c) een in punt b) bedoeld verzoek voor een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig van categorie M is niet ontvankelijk indien die [...] fabrikant en de in artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde voertuigfabrikant [...] van zijn complete of voltooide voertuig, onderling verbonden ondernemingen zijn of deel uitmaken van dezelfde juridische entiteit. Door een dergelijk verzoek in te dienen verklaart de fabrikant dat aan deze voorwaarde [...] is voldaan. [...] 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.";

11) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

c) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Een fabrikant wordt in de volgende gevallen geacht overtollige CO₂-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 emissieschulden₂ verminderd met de som van de emissiekredieten₂ hoger is dan de in artikel 7, lid 1, derde alinea, bedoelde emissieschuldlimiet;

b) wanneer in de rapporteringsperioden₂ van de jaren 2029, 2034, 2039 en 2040 de som van de emissieschulden₂ verminderd met de som van de emissiekredieten₂ positief is;

c) wanneer vanaf de rapporteringsperioden₂ vanaf het jaar 2041 de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant hoger zijn dan zijn specifieke CO₂-emissiedoelstelling.";

12) artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

a) indien de CO₂-emissiewaarden van zware bedrijfsvoertuigen tijdens het gebruik, gemeten bij overeenkomstig de procedure van artikel 13 van deze verordening uitgevoerde verificaties, afwijken van de waarden die zijn vermeld in conformiteitscertificaten of het klanteninformatiedossier als bedoeld in artikel 9, lid 4, van Verordening (EU) 2017/2400;

b) indien fouten zijn vastgesteld als gevolg van [...] foutieve inputgegevens of andere oorzaken bij het bepalen van de CO₂-emissiewaarde;

c) indien fouten zijn vastgesteld bij de uitvoering van de CO₂-monitoring en -rapportage;

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

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De Commissie houdt bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant en de referentiewaarden van de CO₂-emissies rekening met de in lid 1 bedoelde afwijkingen. Zij bekijkt [...] of de in artikel 11, lid 1, bedoelde lijst [...] moet worden gewijzigd [...]. [...] De Commissie is niet verplicht afwijkingen in aanmerking te nemen indien de herberekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant of de referentiewaarden van de CO₂-emissies resulteren in een afwijking van minder dan 0,1 %.";

13) artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

Beoordeling van de referentiewaarden van de CO₂-emissies

1. Om te waarborgen dat de referentiewaarden van CO₂-emissies van subgroepen voertuigen waarvoor een rapporteringsperiode 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 CO₂-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 CO₂-emissies moeten worden gecorrigeerd, stelt zij overeenkomstig de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure een uitvoeringshandeling vast waarbij die[...] correcties worden aangebracht.";

14) artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

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

"De lijst die uiterlijk op 30 april van het jaar na het jaar waarin een referentieperiode afloopt, moet worden bekendgemaakt, bevat de in die referentieperiode bepaalde referentiewaarden van de CO₂-emissies.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure."

b) lid 2 wordt vervangen door:

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

a) indien de in Verordening (EG) nr. 595/2009 bedoelde typegoedkeuringsprocedures worden gewijzigd en dit geen zodanige wijziging betreft van de waarden inzake de belasting en het aantal passagiers die worden gebruikt om de CO₂-emissies te bepalen, dat de CO₂-emissies van de overeenkomstig lid 3 van dit artikel gespecificeerde representatieve zware bedrijfsvoertuigen met meer dan 5 g CO₂/km toe- of afnemen:

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

ii) [...] 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) indien de bijlagen overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten a) tot en met f), zijn gewijzigd:

i) worden de eerder bekendgemaakte referentiewaarden van de CO₂-emissies herberekend overeenkomstig bijlage I, rekening houdend met de parameters die overeenkomstig[...] artikel 14, lid 1, punten a) tot en met f), zijn gewijzigd [...];

ii) wordt de herberekende reeks referentiewaarden van de CO₂-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.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure."

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

"3. In geval van wijzigingen in de typegoedkeuringsprocedures als bedoeld in lid 2, eerste alinea, punt a), van dit artikel wordt in de [...] uitvoeringshandelingen als bedoeld in lid 2 van dit artikel een methode gespecificeerd of vastgelegd om een of meer representatieve voertuigen van een subgroep voertuigen aan te wijzen op basis waarvan de in lid 2, eerste alinea, punt a), i), van dit artikel bedoelde aanpassing wordt bepaald, met inbegrip van de statistische wegingen en de waarden voor de belasting en het aantal passagiers die moeten worden gebruikt om de CO₂-emissies te bepalen, en rekening houdend met de krachtens deze verordening gerapporteerde monitoringgegevens en de in artikel 12, lid 1, van Verordening (EU) 2017/2400 vermelde technische kenmerken [...]. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure."

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

"Indien de gegevens in de klanteninformatiedossiers, de conformiteitscertificaten en de afzonderlijke typegoedkeuringscertificaten niet overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 kunnen worden gecorrigeerd, geeft de verantwoordelijke typegoedkeuringsinstantie een correctieverklaring af met de gecorrigeerde gegevens. 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 [*PB: gelieve het jaar in te voegen: indien deze wijzigingsverordening [...] vóór 1 juli in werking treedt, het jaar voorafgaand aan het jaar van inwerkingtreding; indien deze wijzigingsverordening [...] na 30 juni in werking treedt, het volgende jaar*] monitoren de lidstaten de in deel A van bijlage IV vermelde gegevens in verband met nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd.

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

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

3. [...] 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, medische noodhulpdiensten of de ordehandhavingdiensten, en voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn geregistreerd voor [...] gebruik door de strijdkrachten.

Artikel 13 ter

Rapportering door fabrikanten of andere entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het bepalen van de CO₂-emissies van een zwaar bedrijfsvoertuig[...]

1. Fabrikanten of andere entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het bepalen van de CO₂-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 het nieuwe zware bedrijfsvoertuig 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 [...] voertuigen die overeenkomstig artikel 6 ter zijn vrijgesteld.

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

3. De rapporteringsverplichtingen krachtens 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 bij voor de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens van zware bedrijfsvoertuigen (hierna "het centraal register" genoemd).

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 centraal register wordt namens de Commissie beheerd door het Europees Milieuagentschap.

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 CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

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

Artikel 13 sexies

Kwaliteit van de gegevens

1. De bevoegde instanties en de fabrikanten zijn verantwoordelijk voor de juistheid en de kwaliteit van de gegevens die zij overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter rapporteren. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele fouten in de gerapporteerde gegevens.
2. De Commissie verifieert zelf de kwaliteit van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.
3. Wanneer de Commissie wordt gewezen op fouten in de overeenkomstig lid 1 gerapporteerde gegevens of wanneer zij [...] na eigen verificatie overeenkomstig 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 correctie maatregelen bij uitvoeringshandeling bepalen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 16 bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 13 septies

Administratieve boeten

1. De Commissie kan een administratieve boete opleggen indien:
 - a) zij constateert dat de door de fabrikant krachtens 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 overeenkomstig artikel [...] 13 ter toepasselijke termijn worden ingediend en de vertraging niet naar behoren te verantwoorden is.

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

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

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

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

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

b) bij het berekenen van de passende administratieve boeten 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 boeten worden zonder onnodige vertraging geïnd door betalingstermijnen vast te stellen en door in voorkomend geval [...] de mogelijkheid te bieden om betalingen in verschillende termijnen en fasen op te splitsen.

4. De bedragen van de administratieve boeten worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Europese Unie.";

17) artikel 14 wordt vervangen door:

"Artikel 14

Wijzigingen in de bijlagen

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 typegoedkeuringswetgeving, 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 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 typegoedkeuringswetgeving, 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) afstemming van de [...] rapporteringsprocedure van bijlage V op de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van deze verordening, en aanpassing van die procedure aan de technische vooruitgang;
 - b) wijziging van punt 3.2 door toevoeging van gegevens die nieuw aan het centraal register zijn toegevoegd.";
- 18) artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15
Evaluatie

In [...] **2027** verricht de Commissie een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening en dient zij bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag in met de [...] resultaten van [...] die evaluatie.

De Commissie brengt met name verslag uit over de vooruitgang bij de uitrol van openbare en particuliere oplaad- en tankinfrastructuur van alternatieve brandstoffen voor voertuigen die onder deze verordening vallen.

In het verslag houdt de Commissie ook rekening met het volgende:

- alle mogelijke wijzigingen in het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie;
- het opnemen van werkvoertuigen in de CO₂-emissiereductiedoelstellingen.
- eventuele specifieke beperkingen om te voldoen aan artikel 3 ter, lid 1, vanwege de sociaal-economische kosten en baten op een specifiek terrein of onder specifieke weersomstandigheden, alsook recente investeringen in biomethaan door overheidsinstanties.

[...] Dat verslag gaat zo nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening.";

19) artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Intrekking van Verordening (EU) 2018/956

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

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

Artikel 2 bis

Wijzigingen in Verordening (EU) 2018/858

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

1) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 33 wordt de term "getrokken voertuig" vervangen door "aanhangwagen":

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

Overgangsbepalingen

[...] Onverminderd artikel 2 blijven Verordening (EU) 2019/1242, in de op 30 juni... [PB: gelieve [...] het jaar in te voegen van [...] de eerstvolgende maand juli na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] toepasselijke versie, en Verordening (EU) 2018/956, in de op 30 juni... [PB: gelieve [...] het jaar in te voegen van [...] de eerstvolgende maand juli na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] toepasselijke versie, van toepassing in verband met de rapporteringsperioden voor... [PB: gelieve [...] de toepassingsdatum van deze wijzigingsverordening in te voegen].

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli ... [*PB: gelieve het jaar in te voegen van de eerstvolgende maand juli [...] na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening*].

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

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGE I²⁴

"BIJLAGE I

Gemiddelde specifieke emissies, gemiddelde specifieke emissiedoelstellingen en overtollige emissies

1. SUBGROEPEN VOERTUIGEN, MISSIEPROFIELEN EN GERELATEERDE PARAMETERS

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

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

Voertuiggroep overeenkomstig bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400	Werkvoertuig in de zin van artikel 3, lid 9, van deze verordening	Soort cabine	Motorvermogen	Operationeel bereik	Toegewezen subgroep voertuigen (sg) voor de toepassing van deze verordening
53 en <u>emissievrije voertuigen in 51</u>	Nee		Alle		53
54 en <u>emissievrije voertuigen in 52</u>	Nee		Alle		54
1s	Nee		Alle		1s
1	Nee		Alle		1
2	Nee		Alle		2
3	Nee		Alle		3

²⁴ De bestaande bijlagen worden vervangen door bijlage I; nieuwe bijlagen worden toegevoegd in bijlage II.

4	Nee	Alle	< 170 kW	Alle	4-UD
	Nee	Dag-cabine	≥ 170 kW	Alle	4-RD
	Nee	Slaap-cabine	≥ 170 kW en < 265 kW		
	Nee	Slaap-cabine	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nee	Slaap-cabine	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nee	Dag-cabine	Alle	Alle	9-RD
	Nee	Slaap-cabine	Alle	< 350 km	
	Nee	Slaap-cabine	Alle	≥ 350 km	9-LH
5	Nee	Dag-cabine	Alle	Alle	5-RD
	Nee	Slaap-cabine	< 265 kW		
	Nee	Slaap-cabine	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nee	Slaap-cabine	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nee	Dag-cabine	Alle	Alle	10-RD
	Nee	Slaap-cabine	Alle	< 350 km	
	Nee	Slaap-cabine	Alle	≥ 350 km	10-LH

11	Nee	Alle	11
12	Nee	Alle	12
16	Nee	Alle	16

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

"Dagcabine": een cabine die geen slaapcabine is.

Wanneer een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig aan subgroep 4-UD wordt toegewezen maar gegevens over de CO₂-emissies in g/km ontbreken voor de missieprofielen UDL of UDR als omschreven in punt [...]1.4. wordt het nieuwe zware bedrijfsvoertuig aan de subgroep 4-RD toegewezen.

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

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

Voertuiggroep overeenkomstig 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
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, [...] <u>39c</u>	39-FE

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

In bijlage I bij Verordening (EU) 2022/1362 gedefinieerde voertuiggroepen	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 Verordening (EU) 2022/1362.
Alle groepen van tabel 4 met [...] twee <u>of</u> 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, als vermeld in aanhangsel 2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858 wordt gebruikt om de carrosseriecode in vermelding 38 van het conformiteitscertificaat aan te vullen: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 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
Voertuigen 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, als 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 [...] <u>passagiers</u>vervoer met lage belasting
HPR	Zwaar stedelijk [...] <u>passagiers</u>vervoer met representatieve belasting
UPL	Stedelijk [...] <u>passagiers</u>vervoer met lage belasting
UPR	Stedelijk [...] <u>passagiers</u>vervoer met representatieve belasting
SPL	Streekvervoer van [...] <u>passagiers</u>, met lage belasting
SPR	Streekvervoer van [...] <u>passagiers</u>, met representatieve belasting
IPL	[...] <u>Passagiers</u>vervoer tussen steden, met lage belasting
IPR	[...] <u>Passagiers</u>vervoer tussen steden, met representatieve belasting
CPL	Touringcar voor [...] <u>passagiers</u>vervoer met lage belasting
CPR	Touringcar voor [...] <u>passagiers</u>vervoer met representatieve belasting

2. BEREKENING VAN DE GEMIDDELDE SPECIFIEKE EMISSIES VAN EEN FABRIKANT

2.1. Berekening van de specifieke CO₂-emissies van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig

De specifieke emissies in g/km van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig v dat in een subgroep sg is ingedeeld, of van het primaire voertuig daarvan, worden berekend met de volgende formule:

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

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

waarbij:

\sum_{mp} = de som van alle missieprofielen mp in [...] punt 1.4;

sg = de subgroep voertuigen waaraan het nieuwe zware bedrijfsvoertuig v overeenkomstig afdeling 1 van deze bijlage is toegewezen;

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

$CO2_{v,mp}$ = de CO₂-emissies in g/km van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig v die zijn bepaald voor een missieprofiel mp en die zijn gerapporteerd overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter en genormaliseerd overeenkomstig bijlage III;

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

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

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

Subgroep voertuigen (sg)*	Missieprofiel (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	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	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	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
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	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 (Wsg,mp) voor voertuigen van categorie M

Sub- groep voer- tuigen (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
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 (Wsg,mp) voor voertuigen van categorie O

Subgroep 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
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 CO₂-emissies van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep voor een fabrikant

Voor elke fabrikant en voor elke *rapporteringsperiode* worden de gemiddelde specifieke CO₂-emissies $avgCO2_{sg}$ van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep *sg*, of in voorkomend geval die van hun primaire voertuigen, als volgt berekend:

2.2.1. Voor voertuigen van de categorieën N en O:

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

2.2.2. Voor complete of voltooide voertuigen van categorie M:

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

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

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

waarbij:

\sum_v = de som voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep sg waarop de bepalingen van artikel 7 ter van toepassing zijn;

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

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

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

$V_{pv_{sg}}$ = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen binnen de subgroep sg die overeenkomstig 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 voertuigen in de subgroep sg , als bepaald in punt 2.5;

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

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

2.3.1 Rapporteringsperiode 2019 tot en met 2024

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

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

waarbij:

V_{all} = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroepen (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 (sg's) 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 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 (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 , als bepaald overeenkomstig punt 2.1;

LET_{sg} = de lage-emissiedrempel van de subgroep sg waartoe het voertuig v behoort, als gedefinieerd in punt 2.3.4;

V_{out} = het totale aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen buiten de in de definitie van V_{in} bedoelde subgroepen, 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 (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 , als bepaald overeenkomstig punt 2.1;

LET_{sg} = de lage-emissiedrempel van de subgroep sg waartoe het voertuig v behoort, als gedefinieerd in punt 2.3.4;

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

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

Wanneer V_{in}/V_{total} lager is dan 0,0075, wordt de ZLEV-factor 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 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 sg , als bepaald in punt 3;

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

2.4. Berekening van het aandeel voertuigen

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

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

Voor elke fabrikant en elke *rapporteringsperiode* wordt het aandeel nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in een subgroep (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 sg die overeenkomstig artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van punt 2.2 moeten worden meegeteld met de CO₂-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 sg ;

Vpv_{sg} = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen binnen de subgroep sg die overeenkomstig artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van punt 2.2 moeten worden meegeteld met de CO₂-emissies van hun primaire voertuigen;

V_{sg} = het aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant binnen een subgroep 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 voertuig van categorie N of O 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 voertuig van categorie M 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. tot en met 2.1.3. gespecificeerde weegfactor van het missieprofiel;

$PL_{sg,mp}$ = de waarde voor de belasting die is toegekend aan de voertuigen van de categorieën N en O in de subgroep sg voor het missieprofiel mp , als gedefinieerd in punten 2.5.1. en 2.5.3.;

$PN_{sg,mp}$ = het aantal passagiers dat is toegekend aan de voertuigen van categorie M in de subgroep sg voor het missieprofiel mp , als gedefinieerd in punt 2.5.2.

2.5.1. Voertuigen van categorie N

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

Subgroep voertuigen sg^*	Missieprofiel mp^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Als bepaald in punt 3.1.1													
54														
1s														
1														
2														
3	Niet van toepassing													
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD	Niet van toepassing													
4-LH														
4v														
5-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
5-LH	Niet van toepassing													
5v														
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	Niet van toepassing													
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	Niet van toepassing													
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
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
16	Niet van toepassing												2,6	12,9

* 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. Voertuigen van categorie M

Voor subgroep 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. Voertuigen van categorie O

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

Subgroep 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 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 voor de voertuigcategorieën N, M en O, genormaliseerd naar de respectieve waarde voor subgroep 5-LH, en wordt als volgt berekend:

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

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

waarbij:

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

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

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

PN_{sg} = als bepaald in punt 2.5.2;

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

2.6.1. Jaarlijks afgelegde afstanden voor voertuigen van categorie N

Subgroep voertuigen (sg)*	Jaarlijks afgelegde afstand AM_{sg} , in km
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	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
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Zie de definities in punt 1.1.

2.6.2. Jaarlijks afgelegde afstanden voor voertuigen van categorie M

Subgroep 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
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 voertuigen van categorie O

Subgroep 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 CO₂-emissies van fabrikanten, als bedoeld in artikel 4

Voor elke fabrikant worden de volgende gemiddelde specifieke CO₂-emissies berekend:

2.7.1. voor de rapporteringsperioden van 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 die worden meegerekend voor de desbetreffende gemiddelde specifieke CO₂-emissies overeenkomstig punt 4.2;

$ZLEV$ = als bepaald in punt 2.3;

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

zev_{sg} = als bepaald in punt 2.4;

pv_{sg} = als bepaald in punt 2.4;

MPW_{sg} = als bepaald in punt 2.6;

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

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

$rCO2_{sg}$ = als 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 *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 maximaal aantal passagiers $maxPN_{sg}$ en het vrachtvolume CV_{sg} als volgt berekend:

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2. De referentiewaarden van de CO₂-emissies $rCO2_{sg}$ als bedoeld in artikel 3 worden als volgt berekend:

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

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

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

waarbij:

- Σ_v = de som voor alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep sg die in de overeenkomstig punt 3.2 voor die subgroep toepasselijke referentieperiode zijn geregistreerd;
- $CO2_v$ = de specifieke CO₂-emissies van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig v , als bepaald overeenkomstig punt 2.1 en in voorkomend geval aangepast overeenkomstig bijlage II;
- $CO2p_v$ = de specifieke CO₂-emissies van het primaire voertuig van het nieuwe zware bedrijfsvoertuig v , als bepaald overeenkomstig punt 2.1 en in voorkomend geval aangepast overeenkomstig bijlage II;
- rV_{sg} = het totale aantal nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep sg die in de overeenkomstig punt 3.2 voor die subgroep toepasselijke referentieperiode zijn geregistreerd;
- PL_{sg} = de gemiddelde belasting van voertuigen in de subgroep sg , als bepaald in punt 2.5;
- PN_{sg} = het gemiddelde aantal passagiers van voertuigen in de subgroep sg , als bepaald in punt 2.5.
- $PL_{v,mp}$ = de belasting van het voertuig v in het missieprofiel mp , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;
- $PN_{v,mp}$ = het aantal passagiers in het voertuig v in het missieprofiel mp , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;
- $PM_{v,mp}$ = de massa van de passagiers in het voertuig v in het missieprofiel mp , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;
- $maxPL_v$ = de technisch toelaatbare maximale belasting van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPN_v$ = het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers in het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

CV_v = het vrachtvolume van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

3.2. Toepasselijke referentieperioden voor subgroepen

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
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Alle overige	2025

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

de gemiddelde specifieke CO₂-emissies $avgCO2_{sg}$ en $avgCO2p_{sg}$ van punt 2.2 en de referentiewaarden van de CO₂-emissies $rCO2_{sg}$ en $rCO2p_{sg}$ van punt 3.1.2 worden vastgesteld op "0" voor alle fabrikanten in de subgroep sg voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies overeenkomstig punt 2.7 en de specifieke CO₂-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 sg ten minste vijftig bedraagt.

Om tot de referentiewaarden van de CO₂-emissies $rCO2_{sg}$ en $rCO2p_{sg}$ te komen en om de specifieke emissiedoelstelling overeenkomstig punt 4 te berekenen, worden eerst de bijbehorende [...] waarden als bedoeld in 3.1.2 berekend voor de rapporteringsperiode van het jaar Y , in plaats van voor de overeenkomstig punt 3.2 voor de subgroep 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 referentiewaarden van de CO₂-emissies $rCO2_{sg}$ te komen;
- de doelstellingsfactor $RETp_{sg,Y}$, zoals gedefinieerd in punt 5.1.1, om tot de referentiewaarden van de CO₂-emissies $rCO2p_{sg}$ te komen.

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

4.1. Specifieke emissiedoelstellingen

Voor elke fabrikant worden de volgende specifieke emissiedoelstellingen (T) als volgt berekend.

4.1.1. Voor de rapporteringsperioden van de jaren van 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:

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

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

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

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

waarbij:

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

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

MPW_{sg} = als bepaald in punt 2.6;

rf_{sg} = de CO₂-reductiedoelstelling die in de specifieke *rapporteringsperiode* van toepassing is op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep *sg*, als bedoeld in punt 4.3;

rfp_{sg} = de CO₂-reductiedoelstelling die in de specifieke *rapporteringsperiode* van toepassing is op de primaire voertuigen van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de subgroep *sg*, als bedoeld in punt 4.3;

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

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

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

pv_{sg} = als bepaald in punt 2.4.

4.2. Subgroepen voertuigen die worden meegerekend in de gemiddelde specifieke CO₂-emissies en de specifieke emissiedoelstellingen van fabrikanten

De volgende subgroepen *sg* worden meegerekend in de specifieke CO₂-emissies $CO_2(X)$, de specifieke emissiedoelstellingen $T(X)$ en het traject van de CO₂-emissies $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X = MZE
Subgroepen voertuigen waarvoor overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punt a), CO₂-emissiedoelstellingen gelden	Subgroepen voertuigen voor goederenvervoer waarvoor overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punten b), c) en d), en lid 3, CO₂-emissiedoelstellingen gelden	Subgroepen voertuigen voor [...] <u>passagiersvervoer</u> waarvoor overeenkomstig artikel 3 bis, lid 1, punten b), c) en d), CO₂-emissiedoelstellingen gelden (<u>Touringcars en Low Entry-bussen van klasse II</u>)	Subgroepen voertuigen voor [...] <u>passagiersvervoer</u> waarvoor overeenkomstig artikel 3 ter doelstellingen voor emissievrije voertuigen gelden (<u>Stadsbussen</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle subgroepen voertuigen als bedoeld in de punten 1.1.1 en 1.1.3	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2</u> , <u>33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO₂-reductiedoelstellingen en verplicht emissievrije voertuigen

4.3.1. Voor voertuigen in de subgroep *sg* gelden de volgende in artikel 3 bis bedoelde CO₂-emissiereductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg} voor de volgende rapporteringsperioden:

CO ₂ -reductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg}					
Sub-groepen <i>sg</i>		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 [...] 6×2	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 een speciale asconfiguraties	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Touringcars en streekbussen (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 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-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Aanhangwagens		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Opleggers		0	7,5[...]%	7,5[...]%	7,5[...]%

Voor de rapporteringsperioden voor de jaren vóór 2025, zijn alle CO₂-reductiedoelstellingen rf_{sg} en rfp_{sg} "0".

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

Verplicht emissievrije voertuigen $zevM_{sg}$					
Sub-groepen 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	100 %	100 %	100 %

5. EMISSIEKREDIETEN EN EMISSIESCHULDEN ALS BEDOELD IN ARTIKEL 7

5.1. Trajecten voor reductie van de CO₂-emissies

5.1.1. Doelstellingsfactoren

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

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

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

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

waarbij:

lY, uY = de waarden voor het laagste en het hoogste jaar in de reeks $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ voor de subgroepen in de kolom $X = 2025$ in de tabel van punt 4.2, in de reeks $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ voor alle andere subgroepen sg , waarmee het kleinste interval wordt bepaald waarvoor wordt voldaan aan de voorwaarde $lY \leq Y < uY$;

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 -reductiedoelstellingen van de subgroep sg voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor de jaren lY en uY overeenkomstig punt 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	= de CO ₂ -reductiedoelstellingen van de subgroep 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 verplichtingen inzake emissievrije voertuigen 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 van de CO₂-emissies.

5.1.2. Trajecten voor reductie van de CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 die worden meegerekend voor het desbetreffende traject van de CO₂-emissies overeenkomstig punt 4.2;

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

MPW_{sg} = als bepaald in punt 2.6;

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

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

pv_{sg} = het aandeel nieuwe zware bedrijfsvoertuigen van de fabrikant in de subgroep sg die overeenkomstig artikel 7 ter in de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van punt 2.2 moeten worden meegeteld met de CO₂-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 zijn de emissiekredieten $cCO2(X)_Y$ en de emissieschulden $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) het maximum van de volgende waarden en "0" (d.w.z. dat emissiekredieten en emissieschulden niet negatief kunnen zijn):

	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 emissietraject 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 emissies van de fabrikant in de **rapporteringsperiode van het** jaar Y ($X = 2025, NO, M$);

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

V_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 een rapporteringsperiode van het jaar Y als volgt bepaald:

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

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

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ voor de rapporteringsperiodes 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 CO₂-emissies $CO2(X)$ ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Vroege emissiekredieten

De voor de *rapporteringsperiode van* het jaar 2025 verworven emissiekredieten worden verminderd met een bedrag dat overeenkomt met de vóór *deze 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 CO₂-EMISSIES VAN EEN FABRIKANT, ALS 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 CO₂-emissies per voertuigcategorie $exeCO2(X)_Y$ als volgt bepaald wanneer de waarde positief is (X = NO, M). Indien de volgende berekeningen resulteren in een negatieve waarde voor $exeCO2(X)_Y$, wordt deze vastgesteld op "0".

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:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

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

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

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

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

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

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Voor de rapporteringsperioden van het jaar 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Voor de rapporteringsperioden van de jaren $Y > 2040$:

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

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

waarbij:

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

$\sum_{I=2025}^Y$ 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)*;

$limCO2(X)_Y$ = 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 CO₂-emissies van de rapporteringsperiode van het jaar Y als bedoeld in artikel 8, lid 2, zijn:

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

Aanpassingsprocedures als bedoeld in artikel 11

1. AANPASSING VAN DE REFERENTIEWAARDEN VAN DE CO₂-EMISSIES NA EEN WIJZIGING VAN DE TYPEGOEDKEURINGS PROCEDURES, ALS 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 referentiewaarden van de CO₂-emissies herberekend.

Daartoe worden de CO₂-emissies in g/km van voor een missieprofiel *mp* bestemde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen *v* in de referentieperiode en van de primaire voertuigen daarvan, als 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 voertuigen *r* voor de subgroep *sg*;

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

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

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

$CO_2(RP)_{r,mp}$	= de specifieke CO ₂ -emissies van een representatief voertuig 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;
$CO_{2r,mp}$	= de specifieke CO ₂ -emissies van een representatief voertuig r , zoals bepaald voor het missieprofiel mp overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, volgens de in artikel 11, lid 3, punt a), bedoelde wijzigingen;
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	= 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;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	= de specifieke CO ₂ -emissies van het primaire voertuig van een representatief voertuig r in g/km, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, als toegepast in de referentieperiode;
$CO_{2pr,mp}$	= de specifieke CO ₂ -emissies van het primaire voertuig van een representatief voertuig r , zoals bepaald voor het missieprofiel mp overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, volgens de in artikel 11, lid 3, punt a), bedoelde wijzigingen.

De specifieke CO₂-emissies worden overeenkomstig 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 voertuigen worden bepaald overeenkomstig de in artikel 11, lid 3, bedoelde methode.

2. TOEPASSING VAN DE AANGEPASTE REFERENTIEWAARDEN VAN DE CO₂-EMISSIES OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 11, LID 2

Indien de specifieke CO₂-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 referentiewaarden van de CO₂-emissies $rCO_{2,sg}$ van de subgroep voertuigen sg als volgt berekend:

$$rCO_{2,sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2,sg,i}$$

waarbij:

\sum_i = de som van:

- voor $i = [\dots]0$: de niet-gewijzigde procedure voor het bepalen van de CO₂-emissies, waarvoor de oorspronkelijke referentiewaarden van de CO₂-emissies zonder aanpassingen gelden, en
- voor $i \geq 1$: alle daaropvolgende wijzigingen als 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 CO₂-emissies zijn bepaald met de wijziging i ;

$rCO_{2,sg,i}$ zijn:

- voor $i = 0$: de niet-aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies;
- voor $i \geq 1$: de referentie-CO₂-emissies als bepaald voor de subgroep voertuigen sg met de wijziging i .

BIJLAGE II²⁵

BIJLAGE III

Normalisatie van de specifieke CO₂-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, als bedoeld in artikel 4

1. NORMALISATIE VAN SPECIFIEKE CO₂-EMISSIES

Voor de berekening van bijlage I, punt 2.1, worden de waarden van de CO₂-emissies $CO_{2,v,mp}$ van voertuigen als volgt genormaliseerd:

$$CO_{2,v,mp} = reportCO_{2,v,mp} + \Delta CO_{2,v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{voor voertuigen van de categorieën N en O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{voor voertuigen van categorie M})$$

De waarden van de CO₂-emissies $[[CO_2p]]_{(v,mp)}$ van primaire voertuigen worden genormaliseerd volgens dezelfde methode, aan de hand van de parameters voor primaire voertuigen.

waarbij:

$CO_{2,v,mp}$ de genormaliseerde CO₂-emissies van het voertuig v , als bepaald voor een missieprofiel mp , die in aanmerking moeten worden genomen in de berekening van punt 2.1 van bijlage I;

$reportCO_{2,v,mp}$ de CO₂-emissies in g/km [...] van een nieuw zwaar bedrijfsvoertuig v die zijn bepaald voor een missieprofiel mp en zijn gerapporteerd overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter;

$\Delta CO_{2,v,mp}(m)$ moet worden bepaald overeenkomstig punt 3;

²⁵ Zie voetnoot 20.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$ moet worden bepaald overeenkomstig punt 4;

$PL_{v,mp}$ = de belasting van het voertuig v in het missieprofiel mp , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

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

$PM_{v,mp}$ = de massa van de passagiers in het voertuig v in het missieprofiel mp , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

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

cCW_v = de correctie van het totale ledig gewicht van voertuig v overeenkomstig punt 2.

2. NORMALISATIE VAN HET TOTALE LEDIG GEWICHT

Aangezien een voertuig bruikbaar is voor vervoer naarmate het een hogere technisch toelaatbare maximale belasting of maximaal aantal passagiers heeft, maar hogere waarden voor deze parameters om technische redenen gepaard gaan met een hoger totaal ledig gewicht en daarmee meer CO₂-emissies, wordt de volgende correctie van het totale ledig gewicht van een voertuig v in subgroep sg toegepast voor de normalisatie van de specifieke CO₂-emissies ervan overeenkomstig punt 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PL_{sg} - \max PL_v) \text{ voor voertuigen van categorie N [...]};$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{voor voertuigen van categorie O}};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PN_{sg} - \max PN_v) \text{ voor voertuigen van categorie M};$$

waarbij:

a_{sg} = een lineaire coëfficiënt die overeenkomstig punt 2.1 wordt bepaald voor de rapporteringsperiode van het voertuig v ;

$maxPL_v$ = de technisch toelaatbare maximale belasting van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPN_v$ = het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers in het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

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

$maxPN_{sg}$ = het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers van de subgroep voertuigen sg , als 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 $maxPL_v$ (voertuigen van de categorieën N en O) en $maxPN_v$ (voertuigen van categorie M), waarbij alle nieuw geregistreerde voertuigen v in de subgroep sg in aanmerking worden genomen:

$$CW_v \approx a_{sg} maxPL_v + b_{sg} \text{ voor voertuigen van categorie N [...]};$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ voor voertuigen van categorie M,}$$

waarbij:

CW_v = het totale ledig gewicht van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens. Indien geen exacte waarde beschikbaar is, kan deze worden benaderd met de gecorrigeerde werkelijke massa van het voertuig v ;

$maxPL_v$ = de technisch toelaatbare maximale belasting van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

$maxPN_v$ = het technisch toelaatbare maximumaantal passagiers in het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens.

3. VERANDERING VAN DE CO₂-EMISSIONS NAAR AANLEIDING VAN VERANDERING VAN DE TOTALE MASSA VAN EEN VOERTUIG

De verandering achteraf van de CO₂-emissies van een voertuig v die moet worden bepaald voor een missieprofiel mp naar aanleiding van een verandering achteraf van de totale massa die aan het voertuig moet worden toegeschreven voor het bepalen van de CO₂-emissies, wordt bepaald door middel van de volgende lineaire benadering:

$$\Delta CO_{2,v,mp}(m) = m (CO_{2,v,r} - CO_{2,v,l}) / (Mr - Ml)$$

waarbij:

(m) = de verandering van de totale massa die aan het voertuig v wordt toegeschreven voor het bepalen van de CO₂-emissies ervan;

$CO_{2,v,r}$ zijn de CO₂-emissies van het voertuig v in g/km zonder de verandering van massa, als bepaald voor hetzelfde missieprofiel mp onder representatieve belasting;

$CO2_{v,l}$	= CO ₂ -emissies van het voertuig v in g/km zonder de verandering van massa, als 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;
MI	= 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

Voertuigen van categorie O binnen dezelfde subgroep hebben verschillende vrachtvolumes. Aangezien een voertuig bruikbaar is voor vervoer naarmate het vrachtvolume toeneemt, maar een hoger vrachtvolume om technische redenen gepaard gaat met meer CO₂-emissies, wordt de volgende correctie van de CO₂-emissies van een voertuig v in subgroep sg toegepast:

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

waarbij:

$a_{sg,mp}$ = een lineaire coëfficiënt die overeenkomstig punt 4.1 wordt bepaald voor de rapporteringsperiode van het voertuig v ;

CV_v = het vrachtvolume van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

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

Voor voertuigen van de categorieën N en M is de correctie van de CO₂-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 $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp} m)$ met de waarden van CV_v , waarbij alle nieuw geregistreerde voertuigen v in de subgroep sg in aanmerking worden genomen:

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp} m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

waarbij:

CV_v = het vrachtvolume van het voertuig v , als bepaald op basis van de overeenkomstig de artikelen 13 bis en 13 ter gerapporteerde gegevens;

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

**Voorschriften inzake te monitoren en te rapporteren gegevens, als bedoeld in de artikelen
13 bis en 13 ter**

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

- a) de voertuigidentificatienummers van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, als 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 als vermeld in punt 38 van het conformiteitscertificaat, in voorkomend geval met inbegrip van de aanvullende cijfers als bedoeld in aanhangsel 2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858;
- e) in het geval van de in artikel 2, eerste alinea, punt a) of punt b), bedoelde zware bedrijfsvoertuigen: de informatie over de motor als vermeld in de punten 23, 23.1 en 26 van het conformiteitscertificaat;
- f) de maximumsnelheid van het voertuig zoals vermeld in punt 29 van het conformiteitscertificaat;
- g) de voltooiingsfase als vermeld in het gekozen model van conformiteitscertificaat overeenkomstig punt 2 van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie;
- h) de voertuigcategorie als vermeld in punt 0.4 van het conformiteitscertificaat;
- i) het aantal assen als vermeld in punt 1 van het conformiteitscertificaat;
- j) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand als vermeld in punt 16.1 van het conformiteitscertificaat;
- k) de afdruk van de cryptografische hash van het gegevensdossier van de fabrikant als vermeld in punt 49.1 van het conformiteitscertificaat. Voor voertuigen die ten laatste op 30 juni 2025 zijn geregistreerd, hoeven de lidstaten enkel de eerste acht tekens van de cryptografische hash te rapporteren;
- l) de specifieke CO₂-emissies als vermeld in punt 49.5 van het conformiteitscertificaat;
- m) de waarde voor de gemiddelde belasting als vermeld in punt 49.6 van het conformiteitscertificaat;

²⁶ Zie de voetnoten 20 en 21.

- n) de datum van registratie;
- o) de technisch toelaatbare maximummassa van de combinatie voor een vrachtwagen van categorie N3 in een in artikel 3, punt 24, bedoelde extra zware combinatie (EHC), zoals gespecificeerd in punt 16.4 van het conformiteitscertificaat of het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig;
- ([...]**p**) voor voertuigen voor speciale doeleinden: hun aanduiding als vermeld in punt 51 van het conformiteitscertificaat;
- (**q**) het aantal aangedreven assen als vermeld in punt 3 van het conformiteitscertificaat;
- ([...]**r**) voor voertuigen die zijn goedgekeurd op grond van artikel 2, lid 3, punt b), van Verordening (EU) 2018/858: de informatie dat het voertuig is ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingsdiensten;
- ([...]**s**) voor voertuigen die zijn geregistreerd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten of de strijdkrachten: de bevestiging dat het voertuig is geregistreerd voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten of de strijdkrachten en dat het voldoet aan de voorwaarden van artikel 2, lid 5, van deze verordening. Voor alle voertuigen, met inbegrip van individueel goedgekeurde voertuigen, is de bijbehorende informatie de informatie die moet worden verstrekt in het EU-conformiteitscertificaat, 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 van de Commissie²⁷, ongeacht eventuele nationale vrijstellingen krachtens artikel 45, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858.

²⁷ 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 rapporteert elke rapporteur de volgende gegevens voor de voertuigen waarvoor deze overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) 2017/2400 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie²⁸ 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 voertuig, dat anders van de verplichtingen van artikel 3 bis zou zijn vrijgesteld, niet van die verplichtingen wordt vrijgesteld.

Voertuig-categorieën /subgroepen	Rapporteurs			
	Primairevoertuig-fabrikant ⁽¹⁾	Interimvoertuig-fabrikant ⁽²⁾	Voertuig-fabrikant ⁽³⁾	Aangewezen technische dienst ⁽⁸⁾
N/alle	Niet van toepassing	Niet van toepassing	– MRF ⁽⁴⁾ – Aanvullende informatie*	Niet van toepassing
M/alle	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Aanvullende informatie* van het primaire voertuig.	Niet van toepassing	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Aanvullende informatie* van het complete of voltooide voertuig	Niet van toepassing
O/alle	Niet van toepassing	Niet van toepassing	– MRF ⁽⁹⁾ – Aanvullende informatie*	– MRF ⁽⁹⁾ – Aanvullende informatie*

²⁸ 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 CO₂-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).

- (1) Artikel 3, punt 29, van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (2) Artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (3) Artikel 3, punt 4a, van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (4) Artikel 9, lid 2, van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (5) Punt 2.3 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (6) Punt 2.4 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (7) Punt 2.7.5 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie.
- (8) Artikel 8, lid 6, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie.
- (9) Artikel 8, lid 7, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie.

***Aanvullende informatie:**

Nee	Monitoringparameter	Bron	Van toepassing op voertuigen
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;
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 bij Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang van toepassing.	Categorie N; Categorie M: alleen het primaire voertuig;
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 bij 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 bij Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang van toepassing.	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 bij Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang van toepassing.	Categorie N; Categorie M: alleen het primaire voertuig;

101	Typegoedkeuringsnummer van de motor, voor voertuigen 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 bij Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang van toepassing	Categorie N; Categorie M: alleen het primaire voertuig;
102	Voor voertuigen 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 [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
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, als 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 (EEA).

Het contactpunt stelt de Commissie en het EEA 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 stellen de Commissie onverwijld in kennis van de volgende informatie:
- a) de naam van de fabrikant als vermeld op het conformiteitscertificaat of het individuele goedkeuringscertificaat;
 - b) de in Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie²⁹ vastgelegde 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 EEA.
- 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.

²⁹ 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).

- 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 EEA.

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

3. GEGEVENSVERWERKING

- 3.1. Het EEA 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;
 - 3.2.11. het model van de koppelvormer;
 - 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 fabrikanten fouten vaststellen in de ingediende gegevens, stellen zij de Commissie en het EEA hiervan onverwijld in kennis door een foutrapport in te dienen bij het EEA 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 EEA en corrigeert deze in voorkomend geval in het register.
- 3.5. De Commissie stelt met de steun van het EEA 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

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".