



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

Brussel, 14 oktober 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN

Betreft:	RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG wat betreft de differentiatie van heffingen voor zware bedrijfsvoertuigen op basis van hun CO ₂ -emissies en om enkele bepalingen te verduidelijken en te vereenvoudigen
----------	---

RICHTLIJN (EU) 2026/...
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van ...

**tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG wat betreft de differentiatie van heffingen
voor zware bedrijfsvoertuigen op basis van hun CO₂-emissies
en om enkele bepalingen te verduidelijken en te vereenvoudigen**

(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 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien de adviezen van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

¹ PB C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> en PB C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Standpunt van het Europees Parlement van 7 oktober 2026 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad³, waarbij Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad⁴ werd gewijzigd, heeft de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” versterkt door de invoering van verplichte heffingen voor bepaalde voertuigen op basis van hun CO₂-emissies, hetzij door de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten te differentiëren op basis van de CO₂-emissies van de voertuigen, hetzij door een externekostenheffing voor CO₂-emissies toe te passen.

³ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Het is aangewezen enkele bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG te verduidelijken en te vereenvoudigen zodat ze de wijzigingen weerspiegelen die bij Verordening (EU) 2024/1610 van het Europees Parlement en de Raad⁵ zijn aangebracht in Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad⁶, alsook de wijzigingen die bij Verordening (EU) 2022/1379 van de Commissie⁷ zijn aangebracht in Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie⁸.

⁵ Verordening (EU) 2024/1610 van het Europees Parlement en de Raad van 14 mei 2024 tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapporteringsverplichtingen, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956 (PB L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Verordening (EU) 2022/1379 van de Commissie van 5 juli 2022 tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2400 wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van middelzware en zware vrachtwagens en zware bussen betreft en tot invoering van elektrische voertuigen en andere nieuwe technologieën (PB L 212 van 12.8.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt vanaf welke datum om wegenheffingen te differentiëren op basis van CO₂-emissies van een subgroep voertuigen de verplichting van toepassing wordt. Daarom moet in deze richtlijn consequent worden verwezen naar de bekendmaking van referentiewaarden van CO₂-emissies van een subgroep voertuigen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. Onderhavige richtlijn moet nationale instanties en toldienstaanbieders ook voldoende uitvoeringstijd bieden om de voertuigen van die subgroepen voertuigen in CO₂-emissieklassen in te delen. De lidstaten moeten ten minste twaalf maanden de tijd krijgen om de differentiatie van wegenheffingen voor nieuwe subgroepen voertuigen toe te passen na de bekendmaking van hun referentiewaarden van de CO₂-emissies. Ten behoeve van voorspelbaarheid en vereenvoudiging moet een dergelijke differentiatie altijd van toepassing zijn hetzij vanaf 1 juli van het jaar volgend op het jaar van bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van de nieuwe subgroep voertuigen, indien die bekendmaking vóór 1 juli heeft plaatsgevonden, hetzij vanaf 1 januari van het tweede jaar volgend op het jaar van bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van de nieuwe subgroep voertuigen, indien die bekendmaking op of na 1 juli heeft plaatsgevonden. Wat betreft de subgroepen voertuigen die oorspronkelijk onder Verordening (EU) 2019/1242 vielen, is de verplichting om wegenheffingen te differentiëren van toepassing sinds 13 mei 2023, namelijk twee jaar na de datum van bekendmaking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/781 van de Commissie⁹.

⁹ Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/781 van de Commissie van 10 mei 2021 betreffende de publicatie van een lijst met vermelding van bepaalde CO₂-emissiewaarden per fabrikant en van gemiddelde specifieke CO₂-emissies van alle in de Unie geregistreerde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen krachtens Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement voor de rapportageperiode van het jaar 2019 (PB L 167 van 12.5.2021, blz. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt vanaf welke datum de op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 vastgestelde aanpassingen van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van toepassing zijn. De lidstaten moeten ten minste twaalf maanden de tijd krijgen om de aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies toe te passen. Ten behoeve van voorspelbaarheid en vereenvoudiging moeten de aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies altijd van toepassing zijn hetzij vanaf 1 juli van het jaar volgend op het jaar van de bekendmaking ervan, indien die bekendmaking vóór 1 juli heeft plaatsgevonden, hetzij vanaf 1 januari van het tweede jaar volgend op het jaar van de bekendmaking ervan, indien die bekendmaking op of na 1 juli heeft plaatsgevonden. Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2025/2545 van de Commissie¹⁰ zijn de referentiewaarden van de CO₂-emissies van de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH echter aangepast, met ingang van de rapporteringsperiode 2025. In de definitie van “emissiereductietraject”, zoals ingevoerd bij Richtlijn (EU) 2022/362, is bepaald dat de aangepaste waarden van toepassing zijn vanaf de rapporteringsperiode die begint na de datum van toepassing van de handeling waarin die aangepaste waarden zijn opgenomen. Zij zijn derhalve van toepassing vanaf 1 juli 2026 en om de rechtszekerheid te waarborgen moet de toepassingsdatum van 1 juli 2026 uitdrukkelijk worden gehandhaafd.

¹⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2025/2545 van de Commissie van 15 december 2025 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2025/2335 door de aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies vast te stellen en de methode voor het definiëren van representatieve voertuigen te specificeren (PB L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) In deze richtlijn moet de betekenis van de definitie van “emissiereductietraject” in Richtlijn 1999/62/EG, zoals ingevoerd bij Richtlijn (EU) 2022/362, behouden worden. Verordening (EU) 2019/1242 werd bij Verordening (EU) 2024/1610 gewijzigd door de invoering van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % voor 2030. Die wijziging is van invloed op de gradiënt van het in Richtlijn 1999/62/EG gedefinieerde emissiereductietraject voor de jaren tot en met 2030. Bepaalde drempelwaarden voor CO₂-emissieklassen voor de jaren tot en met 2030 zijn daarom strenger dan de drempelwaarden voor 2031 en de daaropvolgende jaren. De daaruit voortvloeiende vorm van het emissiereductietraject was een onbedoeld gevolg van de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610. Daarom moet de oorspronkelijke vorm van het emissiereductietraject worden hersteld door Richtlijn 1999/62/EG te wijzigen om een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 % voor 2030 vast te stellen. Totdat die wijziging van toepassing wordt, is het mogelijk dat bepaalde voertuigen zullen worden ingedeeld in een CO₂-emissieklasse door gebruik te maken van een emissiereductietraject op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % voor 2030. Om te zorgen voor een gelijke behandeling ten opzichte van voertuigen die na de inwerkingtreding van deze richtlijn in een CO₂-emissieklasse worden ingedeeld, moeten de lidstaten die voertuigen waarvan de indeling gebaseerd is op een doelstelling van 43 % herindelen door gebruik te maken van een emissiereductietraject op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 % voor 2030. Om ervoor te zorgen dat voertuigen tot dezelfde CO₂-emissieklasse behoren, ongeacht waar in de Unie zij aan het verkeer deelnemen, moeten de lidstaten die herindeling vanaf dezelfde datum toepassen, namelijk de uiterste datum voor de omzetting van deze richtlijn.

- (6) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt op welke wijze voertuigen die vergezeld gaan van een klanteninformatiedossier zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2017/2400 en die voor het eerst zijn ingeschreven vóór de begindatum van het emissiereductietraject, in CO₂-emissieklassen worden ingedeeld. Voor subgroepen voertuigen met referentieperiode 2021 of 2025, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242, bestaat er een discrepantie tussen de datum waarop hun emissiereductietrajecten beginnen en de termijn waarbinnen fabrikanten nieuwe voertuigen moeten voorzien van een klanteninformatiedossier dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400. De begindatum van het emissiereductietraject van een subgroep voertuigen is de eerste dag van de referentieperiode voor die subgroep voertuigen, zoals vastgesteld in bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242. De termijn waarbinnen fabrikanten nieuwe voertuigen van een subgroep moeten voorzien van een klanteninformatiedossier, is vastgesteld in Verordening (EU) 2017/2400. Voor die subgroepen voertuigen gaat de termijn waarbinnen fabrikanten het klanteninformatiedossier moeten verstrekken, vooraf aan de begindatum van het emissiereductietraject. In Richtlijn 1999/62/EG is niet aangegeven op welke wijze een CO₂-emissieklasse moet worden toegekend aan voertuigen die voor het eerst worden ingeschreven vóór de begindatum van het emissiereductietraject. De lidstaten moeten voertuigen indelen in een CO₂-emissieklasse indien de eigenaar de CO₂-emissies van het voertuig kan aantonen in een klanteninformatiedossier. De drempelwaarden van de CO₂-emissieklassen vóór de begindatum van het emissiereductietraject, zijn die van het eerste jaar van het emissiereductietraject.

- (7) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt op welke wijze werkvoertuigen moeten worden ingedeeld in CO₂-emissieklassen. In Verordening (EU) 2019/1242 wordt een onderscheid gemaakt tussen werkvoertuigen, zoals voertuigen die worden gebruikt voor vuilnisophaling of bouwwerkzaamheden, en andere soorten voertuigen. Die werkvoertuigen zijn verantwoordelijk voor ongeveer 2 % van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen en rijden voornamelijk rond in steden. Sinds de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610 worden werkvoertuigen pas na de eerste inschrijving ervan als dusdanig geïdentificeerd. In het klanteninformatiedossier van een nieuw voertuig wordt dus niet vermeld of het om een werkvoertuig gaat. Bijgevolg kunnen werkvoertuigen niet worden erkend als behorend tot een subgroep werkvoertuigen wanneer zij worden ingedeeld in een CO₂-emissieklasse. Om objectieve en praktische redenen moeten werkvoertuigen voor de toepassing van Richtlijn 1999/62/EG worden behandeld als behorend tot de overeenkomstige subgroep niet-werkvoertuigen.

- (8) Retrofitten, wat in het algemeen betekent dat de technische kenmerken van een voertuig na de eerste inschrijving ervan worden gewijzigd, met inbegrip van fysieke of softwarewijzigingen, zou kunnen helpen bij de emissiereductie van het voertuig of de emissieprestaties ervan beïnvloeden. Het bestaande rechtskader staat niet toe de CO₂-emissies van geretrofite voertuigen te bepalen. Om de indeling van geretrofite voertuigen in CO₂-emissieklassen mogelijk te maken, rekening houdend met het effect van het retrofitproces, moet de Commissie de opties voor het bepalen van de CO₂-emissies van geretrofite voertuigen beoordelen, rekening houdend met de mogelijke gevolgen voor de toepassing en doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/1242, en moet zij, in voorkomend geval, een voorstel tot wijziging van deze richtlijn indienen. Bij gebrek aan algemene regels voor het bepalen van de CO₂-emissies van geretrofite voertuigen moet in deze richtlijn worden verduidelijkt op welke wijze geretrofite emissievrije voertuigen in CO₂-emissieklassen moeten worden ingedeeld. In Verordening (EU) 2019/1242 zijn doelstellingen voor fabrikanten vastgesteld om de CO₂-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te beperken. Die verordening zorgt ervoor dat fabrikanten met name baat hebben bij het in de handel brengen van emissievrije voertuigen. Richtlijn 1999/62/EG ondersteunt de vraag naar die voertuigen door verlaagde infrastructuurheffingen en gebruiksrechten toe te kennen overeenkomstig CO₂-emissieklasse 5. Een nadeel van emissievrije voertuigen is dat ze een kleinere actieradius hebben dan conventionele voertuigen.

Om de actieradius van een emissievrij voertuig te vergroten, is het mogelijk het voertuig te retrofitten door een batterijpakket te vervangen door een brandstofgenerator. Dergelijke geretrofite voertuigen worden dus hybride voertuigen. Uit hoofde van Richtlijn 1999/62/EG worden voertuigen ingedeeld in CO₂-emissieklassen overeenkomstig de voertuigdocumentatie die de fabrikanten vóór de eerste inschrijving van het voertuig hebben opgesteld. Dit betekent dat dergelijke geretrofite voertuigen krachtens het huidige wetgevingskader zouden blijven genieten van de verlaagde tarieven voor CO₂-emissieklasse 5, ondanks het gebruik van een brandstofgenerator. De voortzetting van dat voordeel verstoort echter de markt voor goederenvervoer over de weg ten nadele van exploitanten die emissievrije voertuigen gebruiken die niet zijn geretrofit, en weerspiegelt niet de werkelijke emissiereducties gedurende de levensduur van dergelijke geretrofite voertuigen voor de toepassing van Verordening (EU) 2019/1242. Om ervoor te zorgen dat alle voertuigen worden ingedeeld in CO₂-emissieklassen op basis van de resultaten van de in Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde simulatietool (vehicle energy consumption calculation tool – VECTO), moeten emissievrije voertuigen die zijn geretrofit met een ingebouwde brandstofmotor derhalve worden behandeld krachtens Richtlijn 1999/62/EG als behorend tot CO₂-emissieklasse 1.

- (9) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt op welke wijze dualfuelvoertuigen moeten worden ingedeeld in CO₂-emissieklassen. Op grond van Verordening (EU) 2017/2400 zijn fabrikanten sinds 1 januari 2024 verplicht een klanteninformatiedossier voor dualfuelvoertuigen te verstrekken. Bepaalde dualfuelvoertuigen werden echter vóór die datum ingeschreven zonder klanteninformatiedossier. Voertuigen die vóór die datum voor het eerst zijn ingeschreven, kunnen geen gunstigere tarieven krijgen en kunnen wellicht een concurrentienadeel ondervinden ten opzichte van soortgelijke voertuigen die op een latere datum zijn ingeschreven. Het is een optie voor fabrikanten om de CO₂-emissies van een al ingeschreven voertuig te bepalen door een nieuwe simulatie uit te voeren die rekening houdt met de recentste voorschriften van Verordening (EU) 2017/2400. De lidstaten moeten het resultaat van dergelijke simulaties aanvaarden als bewijs van de CO₂-emissies van het voertuig. De Commissie moet het gebruik van niet-toegestane simulatieresultaten voorkomen door toezicht te houden op fabrikanten die die optie benutten. Daarom moet een fabrikant die besluit om die optie te benutten, de Commissie van dat voornemen in kennis stellen. De lidstaten mogen een document met dergelijke simulatieresultaten alleen aanvaarden als het rechtstreeks van een fabrikant wordt ontvangen in digitaal formaat, aangezien dat minder fraudegevoelig is, en als een positief besluit van de Commissie aan die fabrikant is gericht.

- (10) Richtlijn 1999/62/EG voorziet in de uitbreiding van het toepassingsgebied ervan tot subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2017/2400 vallen, maar nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242. Bij Verordening (EU) 2024/1610 werd het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 echter uitgebreid, zodat het overeenkomt met het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2017/2400. De desbetreffende bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG zijn derhalve achterhaald en moeten worden geschrapt om de tekst van die richtlijn te vereenvoudigen.
- (11) Om bij te dragen tot de vermindering van de CO₂-emissies in het wegvervoer is bij Richtlijn (EU) 2022/362 een differentiatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten voor voertuigen ingevoerd op basis van hun CO₂-emissieklasse. Om het gebruik van emissievrije voertuigen te bevorderen, kregen de lidstaten de mogelijkheid om emissievrije voertuigen tijdelijk vrij te stellen van wegenheffingen. Ter aanvulling van een dergelijke maatregel moeten lidstaten de mogelijkheid hebben om te voorzien in een passende verlaging van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissiearme voertuigen. Om complementariteit tussen maatregelen ter ondersteuning van de vraag naar emissievrije voertuigen en naar emissiearme voertuigen te waarborgen, mag die mogelijkheid alleen beschikbaar zijn in combinatie met maatregelen die worden toegepast op emissievrije voertuigen en moet die mogelijkheid na 30 juni 2031 worden beperkt tot het niveau van de vastgestelde maximale verlaging van 50 %.

- (12) Hoewel efficiënte aanhangwagens de CO₂-emissies van conventionele voertuigen kunnen verminderen en het rijbereik van voertuigen kunnen vergroten, voorziet deze richtlijn niet in een rechtsgrond voor de lidstaten om bij de vaststelling van toltarieven rekening te houden met de kenmerken van aanhangwagens. De Commissie moet opties beoordelen om de differentiatie van tolgelden toe te passen op basis van de kenmerken van aanhangwagens. Dergelijke uitvoeringsopties mogen slechts minimale inspanningen van de vervoersexploitanten vergen en moeten op kosteneffectieve wijze in bestaande tolheffingssystemen kunnen worden opgenomen. De Commissie moet de verschillende technologieën en apparatuur die op de markt beschikbaar zijn, met inbegrip van het retrofitten van de bestaande aanhangwagenvloot, alsook de totale vermindering van het energieverbruik als gevolg van het gebruik van die technologieën en apparatuur in overweging nemen. De Commissie moet terdege rekening houden met de resultaten van proefprojecten op dat gebied en moet rekening houden met de administratieve lasten, de operationele beperkingen, de economische parameters van technologieën op de markt en de kosteneffectiviteit.

- (13) Samenwerkingsmechanismen tussen de lidstaten op het gebied van de uitwisseling van gegevens met betrekking tot de parameters voor voertuigclassificatie kunnen de administratieve processen vereenvoudigen en wederzijdse erkenning vergemakkelijken. Daarom moet de Commissie werkzaamheden binnen een groep van deskundigen coördineren om de uitwisseling van beste praktijken in kaart te brengen en te bevorderen en om voorstellen te doen voor een gemeenschappelijke aanpak. Als deel van die werkzaamheden moet worden beoordeeld of het passend is gebruik te maken van bestaande mechanismen, zoals het elektronische conformiteitscertificaat van het voertuig, de uitwisseling van informatie uit hoofde van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad¹¹ en de uitwisseling van informatie over voertuigregistratiegegevens.
- (14) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het waarborgen van een consistente toepassing in de hele Unie van de regels voor de indeling van zware bedrijfsvoertuigen in CO₂-emissieklassen en voor de dienovereenkomstige differentiatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter op Unieniveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (15) Richtlijn 1999/62/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹¹ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 2, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 28) wordt vervangen door:

“28) “CO₂-emissies” van een zwaar bedrijfsvoertuig: de specifieke CO₂-emissies (gCO₂/t-km) van het voertuig als het gaat om een zwaar vrachtvoertuig, of de specifieke CO₂-emissies (gCO₂/p-km) van het voertuig als het gaat om een touringcar of bus, zoals die zijn vermeld in het in deel II van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie* opgenomen klanteninformatiedossier van het voertuig;

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

b) in punt 29) wordt punt a) vervangen door:

“a) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig als bedoeld in artikel 3, punt 11, a) of b), van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad^{*}; of

^{*} 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).”;

c) punt 30) wordt vervangen door:

“30) “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”: een emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2019/1242;”;

d) punt 35) wordt vervangen door:

“35) “groep voertuigen”: een groep voertuigen als bedoeld in artikel 4, eerste alinea, van Verordening (EU) 2017/2400;”;

e) punt 37) wordt vervangen door:

“37) “emissiereductietraject” van een subgroep voertuigen (sg): een CO₂-emissiereductietraject voor zware vrachtoertuigen (ET_{sg,Y}) of voor bussen en touringcars (ETp_{sg,Y}), zoals bepaald overeenkomstig punt 5.1.2.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242 en aangepast als volgt:

- a) voor de jaren $Y \leq 2030$ bedraagt de CO₂-emissiereductiedoelstelling voor 2030 (rf_{sg,Y} of rfp_{sg,Y}, als Y=2030) 30 %, en
- b) voor de jaren $Y > 2030$ bedraagt de doelstellingsfactor (RET_{sg,Y} of RETp_{sg,Y}) 0,7;”;

f) punt 38) wordt vervangen door:

“38) “referentiewaarden van de CO₂-emissies”: referentiewaarden van de CO₂-emissies zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Verordening (EU) 2019/1242;”;

2) in artikel 2, lid 2, wordt de aanhef vervangen door:

“2) Voor de toepassing van lid 1, punt 3:”;

3) artikel 7 octies bis wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De lidstaten differentiëren infrastructuurheffingen en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig dit artikel.

De lidstaten passen die differentiatie toe op de subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor die subgroepen voertuigen overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die verordening. Die differentiatie is van toepassing hetzij met ingang van 1 juli van het jaar volgend op het jaar van die bekendmaking, indien de bekendmaking vóór 1 juli heeft plaatsgevonden, hetzij met ingang van 1 januari van het tweede jaar volgend op het jaar van dergelijke bekendmaking, indien de bekendmaking op of na 1 juli heeft plaatsgevonden. Voor subgroepen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH passen de lidstaten die differentiatie echter uiterlijk vanaf 13 mei 2023 toe.

De lidstaten passen de overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies toe vanaf 1 juli van het jaar volgend op het jaar van bekendmaking van de aangepaste referentiewaarden van de CO₂-emissies, indien de bekendmaking vóór 1 juli heeft plaatsgevonden, of vanaf 1 januari van het tweede jaar volgend op het jaar van die bekendmaking, indien de bekendmaking op of na 1 juli heeft plaatsgevonden. Voor subgroepen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH passen de lidstaten echter de referentiewaarden van de CO₂-emissies toe zoals aangepast vanaf 1 juli 2026.

Onverminderd de verlaagde tarieven die zijn voorzien in lid 3 van dit artikel, kunnen de lidstaten voorzien in verlaagde tarieven voor infrastructuurheffingen of gebruiksrechten, of in vrijstellingen van de verplichting tot betaling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten, voor emissievrije voertuigen van alle groepen voertuigen van 24 maart 2022 tot en met 30 juni 2031. Binnen die periode kunnen de lidstaten, mits er een vrijstelling van de verplichting tot betaling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten geldt voor emissievrije voertuigen, een passende verlaging van het tarief voor infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissiearme voertuigen toepassen dat wordt beperkt tot 75 % ten opzichte van de heffing die van toepassing is op voertuigen in CO₂-emissieklasse 1, zoals bepaald in lid 2 van dit artikel. Vanaf 1 juli 2031 worden verlagingen voor emissievrije voertuigen beperkt tot 75 % ten opzichte van de heffing die van toepassing is op voertuigen in CO₂-emissieklasse 1. Vanaf 1 juli 2031 mag een verlaging van het tarief voor infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissiearme voertuigen slechts worden toegepast als er een hoger verlagingpercentage geldt voor emissievrije voertuigen, en wordt die verlagingen beperkt tot 50 % ten opzichte van de heffing die van toepassing is op voertuigen in CO₂-emissieklasse 1.”;

- b) in lid 2 worden de volgende alinea's toegevoegd:

“De lidstaten zorgen ervoor dat de voertuigen die zijn ingedeeld in CO₂-emissieklasse 1 of 2 door gebruik te maken van een emissiereductietraject op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % voor 2030, worden heringedeeld door gebruik te maken van een emissiereductietraject op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 % voor 2030.

De lidstaten nemen voor indeling in een CO₂-emissieklasse alle voertuigen in aanmerking waarvoor de weggebruiker de CO₂-emissies kan aantonen in een klanteninformatiedossier dat is afgegeven overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400. Als de datum van de eerste inschrijving van een voertuig voorafgaat aan de begindatum van het emissiereductietraject van de subgroep voertuigen waartoe het voertuig behoort, zijn de waarden van het eerste jaar van het emissiereductietraject van die subgroep van toepassing.

De lidstaten behandelen werkvoertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 9, van Verordening (EU) 2019/1242, als voertuigen die behoren tot de overeenkomstige subgroep niet-werkvoertuigen.

De lidstaten passen geen verlaagde heffingen overeenkomstig CO₂-emissieklasse 5 toe op emissievrije voertuigen die geretrofit zijn met een brandstofmotor die elektrische energie genereert of bijdraagt tot de aandrijving van het voertuig. In plaats daarvan passen de lidstaten de heffingen toe overeenkomstig CO₂-emissieklasse 1.

Voertuigfabrikanten mogen de in artikel 5 van Verordening (EU) 2017/2400 bedoelde simulatietool gebruiken om de CO₂-emissies van een dualfuelvoertuig, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 21, van Verordening (EU) 2017/2400, te bepalen na de productiedatum van het voertuig, als die datum vóór 1 januari 2024 viel. Een fabrikant die die optie wil benutten, stelt de Commissie van dat voornemen in kennis en de Commissie besluit of die fabrikant de simulatietool mag gebruiken voor het in deze alinea beschreven doel en deelt haar besluit aan die fabrikant mee. Voor de indeling van een voertuig in een CO₂-emissieklasse aanvaarden de lidstaten de simulatie die fabrikanten hebben geproduceerd als bewijs van de CO₂-emissies van een voertuig, op voorwaarde dat de betrokken fabrikant de betrokken lidstaat de resultaten van die simulatie rechtstreeks en in digitaal formaat toezendt, samen met het aan die fabrikant meegedeelde besluit van de Commissie.”;

- c) lid 7 wordt geschrapt;

d) het volgende lid wordt toegevoegd:

“12. Uiterlijk op 30 juni 2029 beoordeelt de Commissie de volgende opties:

- a) de lidstaten de mogelijkheid bieden de toltarieven te differentiëren op basis van de kenmerken van aanhangwagens, rekening houdend met de specifieke omstandigheden in de verschillende lidstaten, zoals de heterogeniteit van de aanhangwagenvloot, de verschillende technologieën en apparatuur op de markt en de totale vermindering van het energieverbruik dankzij het gebruik van die technologieën en apparatuur, en
- b) de CO₂-emissies van geretrofite motorvoertuigen en aanhangwagens bepalen.

De Commissie houdt rekening met de mogelijke gevolgen van de in de eerste alinea van dit lid bedoelde opties voor de toepassing en doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/1242. De Commissie houdt terdege rekening met de resultaten van proefprojecten op dat gebied en neemt de administratieve lasten, de operationele beperkingen, de economische parameters van technologieën op de markt en de kosteneffectiviteit in aanmerking. Op basis van die beoordeling kan de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn indienen.”;

4) in artikel 8 wordt lid 3 vervangen door:

“3. In het geval van een in lid 1 van dit artikel bedoeld gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten zoals bedoeld, is 25 maart 2025 de uiterste datum voor de toepassing van de in artikel 7 octies bis, lid 1, bedoelde differentiaties voor de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH.”;

5) aan artikel 9 ter wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Om de uitwisseling van voertuiginformatie met betrekking tot de voertuigclassificatieparameters zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 17), van Richtlijn (EU) 2019/520 te vergemakkelijken en te streven naar wederzijdse erkenning tussen de lidstaten ten behoeve van classificatie en handhaving van voertuigen, coördineert de Commissie de werkzaamheden binnen de in artikel 9 sexies, lid 4, bedoelde groep van deskundigen om de uitwisseling van beste praktijken in kaart te brengen en te bevorderen en voorstellen te doen voor een gemeenschappelijke aanpak.”.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2027 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Met ingang van 1 januari 2028 passen de lidstaten de bepalingen toe die nodig zijn om te voldoen aan:

- a) artikel 1, punt 1), e), van deze richtlijn, en
- b) artikel 1, punt 3), b), van deze richtlijn, voor zover dat punt een derde alinea toevoegt aan artikel 7 octies bis, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ..., ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter
