

Brussel, 2 oktober 2025
(OR. en)

13259/25

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	2 oktober 2025
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Betreft:	Gewijzigd voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, Richtlijn 1999/37/EG van de Raad en Richtlijn (EU) 2019/520 wat betreft de CO ₂ -emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens en ter verduidelijking en vereenvoudiging van enkele bepalingen

De delegaties vinden hierbij document COM(2025) 589 final.

Bijlage: COM(2025) 589 final

Brussel, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, Richtlijn 1999/37/EG van de Raad en Richtlijn (EU) 2019/520 wat betreft de CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens en ter verduidelijking en vereenvoudiging van enkele bepalingen

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

In de politieke beleidslijnen voor de Europese Commissie 2024-2029¹ werd aangekondigd dat de Commissie voorstellen zou doen om de wetgeving van de Europese Unie te vereenvoudigen en te consolideren. In de mededeling “Een eenvoudiger en sneller Europa”² wordt gesteld dat wetgeving gemakkelijk te begrijpen en uit te voeren moet zijn, alsook duidelijk geformuleerd en ondubbelzinnig.

Dit geamendeerde voorstel voor een wijzigingsrichtlijn zou een aantal bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG³, waarin wordt verwezen naar andere EU-wetgeving, aanpassen om ze duidelijker, eenvoudiger en nauwkeuriger te maken.

De Commissie stelde het oorspronkelijke voorstel voor die wijzigingsrichtlijn⁴ (hierna: “het oorspronkelijke voorstel”) vast op 4 mei 2023. Het oorspronkelijke voorstel had tot doel regels vast te stellen om in systemen waarbij wegenheffingen worden gedifferentieerd op basis van de CO₂-emissies van voertuigen, rekening te kunnen houden met het effect van aanhangwagens op de CO₂-emissies van combinaties van zware vrachtvoertuigen. Daarbij zou ook een aantal bepalingen van de richtlijn waarin wordt verwezen naar andere EU-wetgeving, worden aangepast om de juridische duidelijkheid ervan te verzekeren.

Bij Richtlijn 1999/62/EG wordt het opleggen van tolgeden en gebruiksrechten voor het gebruik van wegeninfrastructuur geregeld. De richtlijn is gebaseerd op de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt”. Volgens het beginsel “de vervuiler betaalt” kunnen wegenheffingen worden vastgesteld op basis van de milieuprestaties van voertuigen, om de vernieuwing van het wagenpark zodanig te sturen dat de negatieve gevolgen van het wegvervoer op het milieu worden beperkt.

Richtlijn 1999/62/EG werd gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362⁵, onder meer door wegenheffingen op basis van de CO₂-emissies van voertuigen mogelijk te maken. Door dat systeem kan de wegvervoersector bijdragen aan de verwezenlijking van de klimaat- en energiedoelstellingen van de EU. De richtlijn bevat daarom verschillende verwijzingen naar de EU-wetgeving waarbij de CO₂-emissieprestaties van zware bedrijfsvoertuigen worden geregeld. In de EU gebeurt dat meer bepaald volgens Verordening (EU) 2019/1242 tot

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_nl?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_NL.pdf.

² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's “Een eenvoudiger en sneller Europa: mededeling over uitvoering en vereenvoudiging” (COM(2025) 47 final).

³ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, Richtlijn 1999/37/EG van de Raad en Richtlijn (EU) 2019/520 wat betreft de CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens.

⁵ 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>).

vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen⁶ en Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft⁷.

Sinds de goedkeuring van het oorspronkelijke voorstel zijn die verordeningen gewijzigd, met gevolgen voor de bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG waarin naar die verordeningen wordt verwezen. Dat heeft geleid tot minder juridische duidelijkheid en meer administratieve en uitvoeringsbelemmeringen. Bovendien zijn sommige bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG door de wijziging van die verordeningen achterhaald.

Verordening (EU) 2019/1242 is gewijzigd bij Verordening (EU) 2024/1610⁸. De belangrijkste wijzigingen omvatten de vaststelling van nieuwe CO₂-emissiereductiedoelstellingen tot 2040 en de uitbreiding van het toepassingsgebied tot nieuwe groepen voertuigen. Voorts is de oorspronkelijke structuur gewijzigd, zodat enkele verwijzingen naar die verordening in zowel Richtlijn 1999/62/EG als het oorspronkelijke voorstel achterhaald zijn. Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie is gewijzigd bij Verordening (EU) 2022/1379⁹ van de Commissie. De aanpassingen omvatten een wijziging van de structuur van het klanteninformatiedossier, het document waarin de CO₂-emissies van nieuwe voertuigen worden gespecificeerd.

Het onderhavige geamendeerde voorstel handhaaft de doelstellingen van het oorspronkelijke voorstel, namelijk wat het effect van aanhangwagens betreft. Bovendien zouden ten eerste de verwijzingen in Richtlijn 1999/62/EG naar die verordeningen worden aangepast om de juridische duidelijkheid van die bepalingen te vergroten. Ten tweede zou worden gewaarborgd dat voldoende tijd wordt toegestaan om de wijzigingen van Verordening (EU) 2019/1242 die tot uiting komen in Richtlijn 1999/62/EG, zoals de uitbreiding tot nieuwe subgroepen voertuigen¹⁰, toe te passen. Ten derde zouden gerichte bepalingen worden opgenomen om aan te geven op welke wijze bepaalde voertuigen die onder die verordeningen vallen, moeten worden behandeld in gevallen die kunnen leiden tot een dubbelzinnige interpretatie krachtens Richtlijn 1999/62/EG, om een geharmoniseerde aanpak in de hele EU te verzekeren.

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) 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>).

⁸ 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>).

⁹ 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>).

¹⁰ Zie overweging 29 van Richtlijn (EU) 2022/362.

Dit voorstel wordt één jaar na de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610 ingediend om te verduidelijken op welke wijze de door die verordening veroorzaakte wijzigingen in Richtlijn 1999/62/EG moeten worden toegepast. De onopzettelijke wijzigingen van het emissiereductietraject, waarbij voertuigen in een CO₂-emissieklasse worden ingedeeld, worden van toepassing op 1 juli 2026¹¹.

Dit voorstel houdt ook een vereenvoudiging van Richtlijn 1999/62/EG in, door de bepalingen te schrappen die een uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn mogelijk maken tot groepen voertuigen die al onder Verordening (EU) 2017/2400 vallen, maar nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242. De twee verordeningen hadden oorspronkelijk een verschillend toepassingsgebied. Het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 werd echter uitgebreid bij Verordening (EU) 2024/1610, zodat het nu overeenkomt met het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2017/2400. De bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG waardoor de kloof tussen het toepassingsgebied van die twee verordeningen kon worden overbrugd, zijn dus achterhaald en kunnen worden geschrapt.

Om dezelfde reden is de Commissie van plan Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/2698 van de Commissie¹² in te trekken wanneer de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor voertuigsubgroepen 1, 2, 3, 11, 12 en 16 worden bekendgemaakt in overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242 vastgestelde uitvoeringshandelingen. De subgroepen voertuigen die onder dat uitvoeringsbesluit vallen, vallen nu onder Verordening (EU) 2019/1242 en het is de bedoeling de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor die subgroepen voertuigen in het kader van die verordening bekend te maken. In Richtlijn 1999/62/EG is al bepaald dat de referentiewaarden voor CO₂-emissies krachtens Verordening (EU) 2019/1242 moeten worden gebruikt zodra die zijn gepubliceerd, en niet de waarden van Richtlijn 1999/62/EG.

Dit voorstel draagt bij tot de verwezenlijking van de doelstelling om een hoogwaardige en consistente EU-wetgeving in stand te houden. Het zorgt voor meer juridische duidelijkheid en zekerheid, waardoor nationale overheden en bedrijven een duidelijker inzicht krijgen in hun rechten en plichten.

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

Dit voorstel heeft tot doel de bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG aan te passen die verwijzingen bevatten naar enkele verordeningen die na een wijziging onduidelijk zijn geworden, en een aantal andere achterhaalde bepalingen te schrappen. De voorgestelde wijzigingen zijn, samen met de wijzigingen in het oorspronkelijke voorstel, in overeenstemming met de inhoud van de volgens Richtlijn (EU) 2022/362 vastgestelde maatregelen.

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

Dit voorstel betreft verwijzingen van Richtlijn 1999/62/EG naar Verordening (EU) 2019/1242 en naar Verordening (EU) 2022/1379 van de Commissie. De samenhang van de

¹¹ Zie de nadere toelichting bij artikel 2, lid 1, punt 37), hieronder.

¹² Uitvoeringsbesluit (EU) 2023/2698 van de Commissie van 4 december 2023 inzake de specificatie van de referentiewaarden van CO₂-emissies van groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet onder Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad vallen, overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

kruisverwijzingen moet worden gewaarborgd, rekening houdend met eerdere en, voor zover mogelijk, toekomstige wijzigingen van die verordeningen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslagen van Richtlijn 1999/62/EG zijn de artikelen 91 en 113 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Dit voorstel heeft betrekking op het opleggen van wegenheffingen voor voertuigen, een gebied dat onder artikel 91, lid 1, VWEU valt. De rechtsgrondslag van dit voorstel is derhalve artikel 91, lid 1, VWEU.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Op grond van artikel 4, lid 2, punt g), VWEU deelt de Unie de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten, maar alleen de EU kan de bestaande EU-regels aanpassen. Dat is het geval voor de aanpassing van de verwijzingen naar andere EU-wetgeving in Richtlijn 1999/62/EG.

• Evenredigheid

In dit voorstel worden inconsistenties tussen EU-handelingen gecorrigeerd. Het gaat dus niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen van de Verdragen te verwezenlijken.

• Keuze van het instrument

Omdat de te wijzigen rechtshandeling een richtlijn is, moet een wijzigingshandeling dezelfde vorm aannemen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

Dit voorstel verbetert de wetgevingstekst van een EU-handeling zonder afbreuk te doen aan de oorspronkelijke betekenis. Een ex-postevaluatie is daarom niet nodig.

• Raadpleging van belanghebbenden

De Commissie onderhoudt regelmatig contact met tolheffers en aanbieders van toldiensten in de lidstaten. De concrete problemen die voortvloeien uit de onjuiste kruisverwijzingen, worden met die belanghebbenden besproken. De Commissie heeft belanghebbenden ondersteund bij de uitvoering van de richtlijn.

• Bijeenbrengen en gebruik van expertise

Bij de analyse ter voorbereiding van dit voorstel houdt de Commissie rekening met de informatie die ze van belanghebbenden en nationale deskundigen heeft ontvangen.

• Effectbeoordeling

Dit voorstel houdt een verbetering van de wetgevingstekst van een EU-wetgevingshandeling en van de samenhang met andere wetgevingshandelingen van de EU in, maar zou het beleid niet veranderen. Er is dus geen effectbeoordeling nodig.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit voorstel zou bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake gezonde regelgeving, omdat het de tekst van de richtlijn vereenvoudigt en de juridische duidelijkheid vergroot. Dat zou wegvervoerbedrijven (meestal micro-, kleine en middelgrote ondernemingen) ten goede komen door te verduidelijken wanneer en met welke voertuigen ze in aanmerking komen voor gunstigere toltarieven.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt met name de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Dit voorstel houdt een verbetering van de wetgevingstekst van een EU-handeling in, zonder het beleid te wijzigen. Dit voorstel heeft dus geen gevolgen voor de begroting van de EU.

5. OVERIGE ELEMENTEN

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

Richtlijn 1999/62/EG bevat specifieke rapportagevereisten voor de lidstaten, onder meer met betrekking tot de differentiatie van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de milieuprestaties van voertuigen.

Het gewijzigde voorstel verbetert de wetgevingstekst van een EU-handeling om die eenvoudiger, duidelijker en nauwkeuriger te maken. Een uitvoeringsplanning, controle of evaluatie is daarom niet nodig.

Er wordt een nieuwe bepaling voorgesteld waardoor fabrikanten de CO₂-emissies van dualfuelvoertuigen kunnen bepalen als die voertuigen zijn geproduceerd voordat dualfueltechnologie onder Verordening (EU) 2017/2400 viel. Er wordt een nieuwe rapportageregeling ingevoerd om toezicht te kunnen houden op het gebruik van de in Verordening (EU) 2017/2400 vermelde simulatietool voor andere dan de in die verordening vastgestelde doeleinden, omdat de simulatietool openbaar toegankelijk is en onrechtmatig kan worden gebruikt.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

De lidstaten moeten de aangepaste verwijzingen naar wetgeving omzetten in zoverre die verwijzingen al in de nationale wetgeving zijn opgenomen¹³. Bij de kennisgeving van de omzettingsmaatregelen moeten een of meer stukken worden gevoegd waarin het verband tussen de gewijzigde delen van Richtlijn 1999/62/EG en de overeenkomstige delen van de nationale wetgeving wordt toegelicht.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De amendementen op het oorspronkelijke voorstel worden hieronder toegelicht.

¹³ Sommige lidstaten hebben aan de omzettingsverplichtingen voldaan door in de nationale wetgeving verwijzingen naar het EU-recht op te nemen. Het is dus mogelijk dat die lidstaten hun nationale omzettingswetgeving niet hoeven aan te passen. Als dat het geval is, moeten ze niettemin de Commissie daarvan in kennis stellen.

Artikel 1, lid 1: Artikel 2 – Definities

Artikel 2, lid 1, punt 28): definitie van “CO₂-emissies”

De juridische duidelijkheid van de definitie moet worden verbeterd omdat de verwijzing naar Verordening (EU) 2017/2400 onjuist is. In het oorspronkelijke voorstel werd de definitie niet verbeterd.

In Verordening (EU) 2017/2400 is de structuur gespecificeerd van het klanteninformatiedossier, het document van de fabrikant dat als bewijs van de CO₂-emissies van nieuwe voertuigen geldt. Oorspronkelijk werden de specifieke CO₂-emissies van een voertuig vermeld in punt 2.3 van het klanteninformatiedossier. Na de vaststelling van Verordening (EU) 2022/1379 wordt die informatie nu vermeld in punt 2.6 van het klanteninformatiedossier. De nieuwe structuur van het klanteninformatiedossier wordt als stabiel beschouwd met het oog op toekomstige wijzigingen.

Voorts zal in Richtlijn 1999/62/EG rekening worden gehouden met de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 tot bussen en touringcars, na de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610. In de definitie moet daarom worden verduidelijkt dat de specifieke CO₂-emissies van zware vrachtoertuigen (in gCO₂/t-km) worden vermeld in punt 2.6.1 van het klanteninformatiedossier, en dat de specifieke CO₂-emissies van bussen en touringcars (in gCO₂/p-km) worden vermeld in punt 2.6.4 van het klanteninformatiedossier.

De definitie van “CO₂-emissies” van een zwaar bedrijfsvoertuig wordt dus aangepast omdat naar de juiste velden van het klanteninformatiedossier zou worden verwezen.

Artikel 2, lid 1, punt 30): definitie van “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”

Het oorspronkelijke voorstel bevatte een wijziging van de definitie, maar dat voorstel is achterhaald als gevolg van de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610.

De definitie moet worden vereenvoudigd. De volgende toelichting is relevant voor deze bepalingen in de richtlijn: artikel 2, lid 1, punt 30), b), en punt 38), b), artikel 7 octies bis, lid 1, derde alinea, en artikel 7 octies bis, lid 7. In de nadere toelichting van die bepalingen wordt terugverwezen naar dit deel.

Richtlijn 1999/62/EG bevat bepalingen waarbij het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid tot nieuwe groepen voertuigen die nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242 vielen, maar wel al onder Verordening (EU) 2017/2400. Oorspronkelijk had Verordening (EU) 2019/1242 immers alleen betrekking op een subgroep van de groepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2017/2400 vallen¹⁴.

¹⁴ De oorspronkelijke subgroep voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 valt (voertuigsubgroepen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH) is verantwoordelijk voor ongeveer 73 % van de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen. De groepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2017/2400 vallen, zijn verantwoordelijk voor 98 % van de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen. De voertuigen die verantwoordelijk zijn voor de resterende 2 %, kunnen niet worden opgenomen in het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2017/2400. Zie daarvoor punt 17.3 van bijlage 8 bij deel 2 van SWD(2023) 88, de effectbeoordeling bij het voorstel dat heeft geleid tot de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610.

Bij Richtlijn 1999/62/EG werd toegestaan dat de resterende groepen voertuigen worden opgenomen in het toepassingsgebied van de richtlijn, zodra de gegevens over de CO₂-emissies van de tot die groepen behorende voertuigen beschikbaar zijn¹⁵. Op het moment van de vaststelling van Verordening (EU) 2019/1242 was immers niet bekend wanneer het toepassingsgebied ervan tot de resterende voertuiggroepen zou worden uitgebreid.

Bij Verordening (EU) 2024/1610 is Verordening (EU) 2019/1242 gewijzigd in de zin dat alle onder Verordening (EU) 2017/2400 vallende voertuiggroepen daarin worden opgenomen. De bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG op grond waarvan het toepassingsgebied van de richtlijn kan worden uitgebreid om de kloof tussen de toepassingsgebieden van die twee verordeningen te overbruggen, zijn dus achterhaald. Die bepalingen moeten worden geschrapt om de tekst van de richtlijn te vereenvoudigen en te verduidelijken.

Punt b) in de definitie van “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig” wordt daarom geschrapt.

Artikel 2, lid 1, punt 35): definitie van “groep voertuigen”

De juridische duidelijkheid van de definitie moet worden verbeterd. In het oorspronkelijke voorstel werd de definitie niet gewijzigd, maar dat moet nu wel gebeuren omdat de verwijzing naar tabel 1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400 onjuist is.

In tabel 1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400 zijn de groepen voor zware vrachtwagens gedefinieerd. Het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 is echter uitgebreid tot de subgroepen voertuigen die zijn gedefinieerd in de tabellen 2 tot en met 6 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400 (bv. middelzware vrachtwagens en bussen en touringcars). Bovendien zijn de groepen voertuigen gedefinieerd in artikel 4, eerste alinea, van Verordening (EU) 2017/2400, waarin naar die tabellen wordt verwezen en waarin ook rekening wordt gehouden met toekomstige wijzigingen in de bijlagen bij die verordening.

De definitie van “groep voertuigen” wordt daarom aangepast in de zin dat ze verwijst naar artikel 4, eerste alinea, van Verordening (EU) 2017/2400.

Artikel 2, lid 1, punt 37): definitie van “emissiereductietraject”

De juridische duidelijkheid van de definitie moet worden verbeterd en de oorspronkelijke betekenis moet worden behouden. Het oorspronkelijke voorstel bevatte een wijziging van de definitie, maar daarin werden niet alle wijzigingen behandeld die zijn ingevoerd bij Verordening (EU) 2024/1610. De definitie wordt als volgt gewijzigd.

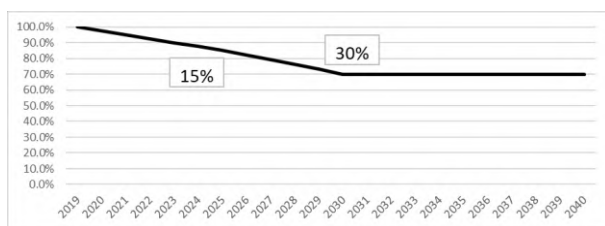
- De laatste zin is een op zichzelf staande normatieve bepaling die betrekking heeft op eventuele aanpassingen van de referentiewaarden van de CO₂-emissies. Dergelijke aanpassingen zijn gebaseerd op handelingen die zijn vastgesteld op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242. De normatieve bepaling mag geen deel

¹⁵ Om het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG uit te breiden, moet een uitvoeringshandeling worden vastgesteld op grond van artikel 7 octies bis, lid 7. In artikel 7 octies bis, lid 1, derde alinea, is bepaald dat de voertuigen die tot de relevante groepen behoren, na de vaststelling kunnen worden ingedeeld in CO₂-emissieklasse 4 (emissiearme voertuigen). Die voertuigen konden echter niet worden ondergebracht in de klassen 2 en 3, omdat het toekennen van die klassen gebaseerd is op een emissiereductietraject voor de subgroepen voertuigen waarvoor de CO₂-emissiereductiedoelstellingen moeten worden vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242.

van een definitie uitmaken en wordt daarom verplaatst naar artikel 7 octies bis, lid 1¹⁶.

- In de definitie wordt een wiskundige formule beschreven, die moeilijk te begrijpen is zonder gedetailleerde kennis van Verordening (EU) 2019/1242 en de bijlagen daarbij. Bij de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610 is diezelfde formule ingevoegd in punt 5.1.2.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242. Bovendien heeft die formule betrekking op de emissiereductietrajecten van bussen en touringcars, die niet in de huidige definitie van Richtlijn 1999/62/EG zijn opgenomen hoewel het toepassingsgebied van de richtlijn tot die voertuigen zal worden uitgebreid. De formule in bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242 wordt als stabiel beschouwd met het oog op de toekomstige wijzigingen van die verordening. Derhalve wordt nu in de definitie naar die formule verwezen.
- De vorm van het emissiereductietraject is gewijzigd door de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610, als gevolg van de verwijzingen in de definitie naar Verordening (EU) 2019/1242 en zonder uitdrukkelijk besluit op basis van beleidsoverwegingen. Bijgevolg zijn de drempels voor CO₂-emissieklassen 2 en 3 strenger geworden en zullen minder conventionele voertuigen voor die klassen in aanmerking komen.

Eerst wordt het doel van het emissiereductietraject toegelicht. In het emissiereductietraject zijn de drempels voor de indeling van voertuigen in CO₂-emissieklassen 2 en 3 zodanig bepaald dat die klassen in de loop van de tijd kleiner worden. Het doel van CO₂-emissieklassen 2 en 3 is een verbeterde efficiëntie van conventionele voertuigen op fossiele brandstoffen te stimuleren. De vorm van het emissiereductietraject zoals vastgesteld in Richtlijn (EU) 2022/362 voor de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH (hierna de “oorspronkelijke subgroepen voertuigen” genoemd) wordt hieronder weergegeven. Voor de periode tot 2030 wordt in de definitie van het emissiereductietraject verwezen naar de CO₂-emissiereductiefactor ($R-ET_Y$) die is vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242. $R-ET_Y$ hangt dan weer af van de CO₂-emissiereductiedoelstellingen die in die verordening zijn vastgesteld voor 2015 en 2030. Voor 2031 en de daaropvolgende jaren is het emissiereductietraject lineair gedefinieerd op een niveau dat overeenkomt met een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 %. Die lineariteit is een afspiegeling van de haalbare verbeterde efficiëntie van conventionele voertuigen op het vlak van CO₂-emissies.



In Verordening (EU) 2024/1610 werd de CO₂-emissiereductiedoelstelling voor 2030 verhoogd van 30 naar 43 %. Door die wijziging moeten fabrikanten de productie van emissievrije voertuigen opvoeren. Dezelfde doelstelling heeft echter ook gevolgen voor het emissiereductietraject van deze richtlijn en de overeenkomstige drempels

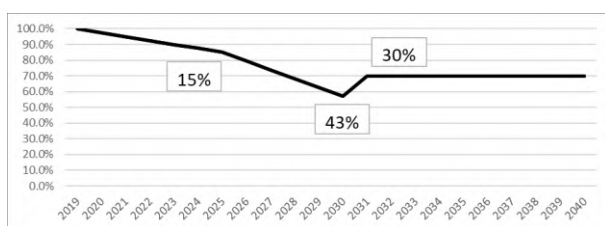
¹⁶

Zie ook de toelichting bij artikel 7 octies bis, lid 1, hieronder.

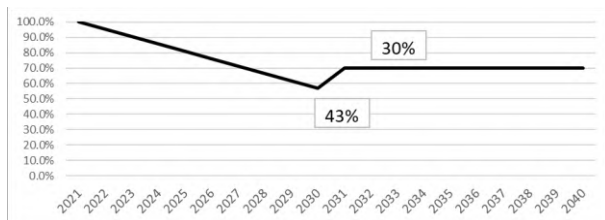
voor CO₂-emissieclassen 2 en 3, die uitsluitend bedoeld zijn voor conventionele voertuigen.

De nieuwe vorm van het emissiereductietraject, zoals dat momenteel van kracht is, vertoont een sterkere gradiënt en dus strengere drempels voor de CO₂-emissieclassen 2 en 3 tot en met 2030. Voor 2031 en de daaropvolgende jaren blijft het emissiereductietraject lineair, op een niveau dat overeenkomt met een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 %.

Het traject van de oorspronkelijke subgroepen voertuigen wordt voor de rapporteringsperiode van 2026 tot en met 2030 beïnvloed zoals hieronder weergegeven. De indeling van voertuigen die tot die subgroepen voertuigen behoren, zal dus worden beïnvloed vanaf het begin van de verslagperiode 2026, op 1 juli 2026.



Voor de subgroepen voertuigen met referentieperiode 2021 (d.w.z. de subgroepen 1, 2, 3, 11, 12 en 16) wordt het traject beïnvloed vanaf het begin tot en met 2030, zoals weergegeven in onderstaande figuur¹⁷. De indeling van voertuigen die tot die subgroepen behoren, wordt dus beïnvloed vanaf het tijdstip waarop het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG tot die subgroepen voertuigen zal worden uitgebreid¹⁸.



De definitie wordt bijgevolg gewijzigd, zodat de oorspronkelijke vorm van het emissiereductietraject, zoals weergegeven in de eerste figuur hierboven, wordt hersteld door zowel de CO₂-emissiereductiedoelstelling voor 2030 als de lineariteit van het traject na 2030 expliciet te maken.

Artikel 2, lid 1, punt 38): definitie van “referentiewaarden van CO₂-emissies van een groep voertuigen”

Deze definitie kan worden vereenvoudigd, en de juridische duidelijkheid moet worden verbeterd. Het oorspronkelijke voorstel bevatte een wijziging van de definitie, maar dat voorstel is achterhaald als gevolg van de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610. De

¹⁷ De nieuwe vorm van het emissiereductietraject van de subgroepen voertuigen 1, 2, 3, 11, 12 en 16 is anders dan de vorm van het emissiereductietraject van de oorspronkelijke subgroepen voertuigen, als gevolg van de tussentijdse CO₂-reductiedoelstelling voor 2025 voor de oorspronkelijke subgroepen voertuigen.

¹⁸ Zie de toelichting hieronder bij artikel 7 octies bis, lid 1, over het tijdstip van de uitbreiding van het toepassingsgebied.

definitie van “referentiewaarden van CO₂-emissies van een groep voertuigen” wordt als volgt gewijzigd.

Ten eerste wordt artikel 2, lid 1, punt 38), a), vereenvoudigd door te verwijzen naar de definitie van referentiewaarden van CO₂-emissies in artikel 3, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. Beide definities zijn gelijkwaardig, omdat in beide wordt verwezen naar punt 3 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242. Door deze wijziging wordt de formulering van de definitie in overeenstemming gebracht met de formulering van alle andere definities van Richtlijn 1999/62/EG waarin wordt verwezen naar Verordening (EU) 2019/1242.

Ten tweede is artikel 2, lid 1, punt 38), b), achterhaald om de redenen die hierboven zijn uiteengezet in de toelichting bij de definitie van “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”. Punt b) van de definitie wordt bijgevolg geschrapt om de bepaling te vereenvoudigen.

Artikel 1, lid 2: Artikel 7 octies bis – Differentiatie van heffingen voor zware bedrijfsvoertuigen

Artikel 7 octies bis, lid 1, tweede tot en met vierde alinea: verplichting om de heffingen te differentiëren op basis van CO₂-emissies

Deze bepaling moet worden vereenvoudigd, zodat nationale overheden en bedrijven hun rechten en plichten duidelijk kunnen begrijpen. Bovendien moet een voldoende lange termijn voor de uitvoering ervan worden vastgesteld. Het oorspronkelijke voorstel bevatte een wijziging tot vereenvoudiging van deze definitie, maar voorzag niet in een duidelijk tijdschema voor nationale overheden en bedrijven om de bij Verordening (EU) 2024/1610 ingevoerde wijzigingen toe te passen.

Om dit deel te begrijpen, moet de huidige structuur van het huidige artikel 7 octies bis, lid 1, tweede tot en met de vierde alinea, eerst worden verduidelijkt:

- artikel 7 octies bis, lid 1, tweede alinea, heeft betrekking op subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen;
- artikel 7 octies bis, lid 1, derde alinea, heeft betrekking op de uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG tot groepen voertuigen die al onder Verordening (EU) 2017/2400 vielen, maar nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242; en
- artikel 7 octies bis, lid 1, vierde alinea, heeft betrekking op de uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG tot nieuwe subgroepen voertuigen nadat die in het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 zijn opgenomen.

De redenen om artikel 7 octies bis, lid 1, tweede tot en met vierde alinea, te wijzigen, zijn de volgende:

- alle drie de alinea’s bevatten verwijzingen naar artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242, om de subgroepen voertuigen aan te geven die onder die verordening vallen. De structuur van die verordening is echter gewijzigd bij Verordening (EU) 2024/1610, zodat de subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen niet langer worden vastgesteld in artikel 2, lid 1, maar in punt 1 van bijlage I. De verwijzingen naar artikel 2, lid 1, van die verordening zijn dus onjuist;
- artikel 7 octies bis, lid 1, derde alinea, is achterhaald om de redenen die hierboven zijn uiteengezet in de toelichting bij de definitie van “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”;

- artikel 7 octies bis, lid 1, heeft geen betrekking op aanpassingen van de referentiewaarden van de CO₂-emissies overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/2142, die in plaats daarvan onder de laatste zin van de definitie van emissiereductietraject vallen. Zoals hierboven uiteengezet in het deel over de definitie van “emissiereductietraject”, is die bepaling echter een autonome normatieve bepaling en geen definitie, zodat ze moet worden opgenomen in artikel 7 octies bis, lid 1;
- bovendien is de periode om de aanpassingen van de CO₂-referentiewaarden door te voeren, ontoereikend. De aanpassingen zijn krachtens Richtlijn 1999/62/EG van toepassing “voor de rapporteringsperioden vanaf de respectieve datums van toepassing van die gedelegeerde handelingen”. Er is echter geen uitvoeringstermijn voorzien als die handeling kort voor het begin van een rapporteringsperiode wordt vastgesteld;
- artikel 7 octies bis, lid 1, vierde alinea, is onjuist waar wordt verwezen naar het tijdstip waarop het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 wordt uitgebreid tot nieuwe subgroepen voertuigen. In die bepaling staat met name dat de differentiatie van de wegheffingen van toepassing is op nieuwe subgroepen voertuigen wanneer emissiereductietrajecten in werking treden voor subgroepen voertuigen die nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, zoals bepaald in een wetgevingshandeling van de EU. Er zal echter geen EU-handeling in werking treden waarin de waarden van de emissiereductietrajecten van een groep voertuigen worden vastgesteld. In plaats daarvan wordt het emissiereductietraject van een groep voertuigen berekend op basis van de formules die al zijn opgenomen in de definitie in artikel 2, lid 1, punt 37), van de richtlijn. Het emissiereductietraject van een subgroep voertuigen is het product van de CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor die subgroep voertuigen (zoals vastgesteld in artikel 3 bis en punt 4.3 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242) en de referentiewaarden van de CO₂-emissies van een subgroep voertuigen (zoals bekendgemaakt in een handeling krachtens artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242 in het jaar volgend op de referentieperiode van die subgroep voertuigen)¹⁹. Het emissiereductietraject van een subgroep voertuigen kan dus worden berekend wanneer de referentiewaarden van de CO₂-emissies van die subgroep voertuigen worden bekendgemaakt. Het in artikel 7 octies bis, lid 1, vierde alinea, vastgestelde tijdstip voor de uitbreiding tot nieuwe subgroepen voertuigen is dus gekoppeld aan de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor die subgroepen voertuigen in een handeling krachtens artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242;
- in dezelfde alinea is geen termijn bepaald voor de uitvoering van de uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG tot nieuwe subgroepen voertuigen. Handelingen die zijn vastgesteld krachtens artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242, treden in werking op de datum van kennisgeving aan de adressaten. Voor de indeling in CO₂-emissieklassen van voertuigen die tot die subgroepen behoren, zijn echter werkzaamheden aan de IT-systemen voor de exploitatie van tolsystemen, coördinatie tussen nationale autoriteiten en aanbieders van tolheffingsdiensten en

¹⁹ Het tijdstip van de bekendmaking van die handeling hangt dan weer af van de referentieperiode van een groep, zoals vastgesteld in punt 3.2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242. De referentieperiode voor de subgroepen voertuigen die oorspronkelijk onder die verordening vielen (subgroepen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH), was 2019. De referentieperiode voor de subgroepen 1, 2, 3, 11, 12 en 16 is 2021. De referentieperiode voor alle andere subgroepen is 2025.

communicatie met weggebruikers over hun rechten nodig. Dat vergt ongeveer zes maanden.

Om die redenen worden de tweede tot en met vierde alinea van artikel 7 octies bis, lid 1, als volgt gewijzigd.

- De drie alinea's worden vereenvoudigd door:
 - de verwijzingen naar Verordening (EU) 2019/1242 te verbeteren: in plaats van de verwijzing naar “artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242” worden de woorden “subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen” gebruikt;
 - de derde alinea, die achterhaald is, te schrappen. Om dezelfde reden wordt in het oorspronkelijke voorstel ook de alinea betreffende de differentiatie voor de CO₂-emissieklassen 1, 4 en 5 geschrapt;
 - de huidige tweede en vierde alinea samen te voegen, omdat beide betrekking hebben op de wijze waarop subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, worden opgenomen in de differentiatie van infrastructuurheffingen zoals geregeld in artikel 7 octies bis.
- Er wordt een nieuwe alinea toegevoegd om de bepaling inzake de aanpassingen van de referentiewaarden van de CO₂-emissies over te hevelen van de definitie van emissiereductietraject naar dit artikel.
- De volgende wijzigingen worden aangebracht om het tijdschema voor de uitvoering van wijzigingen krachtens Verordening (EU) 2019/1242 in Richtlijn 1999/62/EG te verduidelijken:
 - het tijdstip van de uitbreiding tot nieuwe subgroepen voertuigen (als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242) moet worden verduidelijkt. De uitbreiding heeft betrekking op alle subgroepen voertuigen met een andere referentieperiode dan 2019 (zie voetnoot 19). Verwijzingen naar de “inwerkingtreding van nieuwe emissiereductietrajecten” worden geschrapt. Zoals hierboven uiteengezet, is het tijdstip waarop een differentiatie moet worden toegepast, gekoppeld aan de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van die subgroep voertuigen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. In artikel 7 octies bis, lid 1, wordt dus ook verwezen naar de bekendmaking van die handelingen;
 - er wordt voorzien in een uitvoeringsperiode van zes maanden na de bekendmakingsdatum van de referentiewaarden van de CO₂-emissies die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. De referentiewaarden van de CO₂-emissies voor de oorspronkelijke subgroepen voertuigen zijn al bekendgemaakt, zodat de toepassingsdatum voor die subgroepen uitdrukkelijk is vastgesteld op 13 mei 2023²⁰;

²⁰ Die datum viel twee jaar na de datum van inwerkingtreding van 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 en de

- er wordt voorzien in een uitvoeringsperiode van zes maanden voor het geval dat de referentiewaarden van de CO₂-emissies op grond van artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 moeten worden aangepast. De toepassingsdatum van die aanpassingen wordt aangeduid als de “eerste dag van de zesde maand na de bekendmaking ervan”, om te verzekeren dat soortgelijke voertuigen over de grenzen heen op dezelfde wijze worden behandeld en om concurrentievervalsingen te vermijden tussen vervoerders die eigenaar zijn van soortgelijke voertuigen.

Omdat waarschijnlijk een handeling krachtens artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 zal worden vastgesteld die vanaf rapporteringsperiode 2025 van toepassing zal zijn op de oorspronkelijke subgroepen voertuigen, en omdat het mogelijk is dat de periode van zes maanden verstrijkt rond het tijdstip van vaststelling van dit voorstel, kan de toepassingsdatum voor die subgroepen voertuigen te kort of onduidelijk zijn. Om te verzekeren dat de toepassingsdatum van de aanpassingen voor die subgroepen voertuigen duidelijk is en dat er voldoende tijd voor de uitvoering wordt gegeven, moet die aanpassing overeenkomstig de richtlijn van toepassing zijn vanaf 1 juli 2026²¹.

Artikel 7 octies bis, lid 2: indeling van voertuigen in CO₂-emissieklassen

In het oorspronkelijke voorstel werd deze bepaling niet gewijzigd. Een wijziging werd echter noodzakelijk naar aanleiding van de wijzigingen die zijn ingevoerd bij de Verordeningen (EU) 2024/1610 en (EU) 2022/1379. Om een geharmoniseerde aanpak in de hele EU te verzekeren, moet worden aangegeven op welke wijze voertuigen moeten worden ingedeeld als het gaat om specifieke gevallen die in het kader van Richtlijn 1999/62/EG kunnen leiden tot een dubbelzinnige interpretatie.

In dit lid wordt gespecificeerd op welke wijze:

- a) voertuigen opnieuw moeten worden ingedeeld op basis van het emissiereductietraject, zoals oorspronkelijk gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2022/362;
- b) voertuigen moeten worden ingedeeld die vergezeld gaan van een klanteninformatiedossier en die zijn ingeschreven vóór het begin van het emissiereductietraject;
- c) werkvoertuigen moeten worden ingedeeld;
- d) aangepaste emissievrije voertuigen moeten worden ingedeeld; en
- e) dualfuelvoertuigen moeten worden ingedeeld.

Door in het EU-recht uiteen te zetten hoe die gevallen moeten worden behandeld, wordt rechtszekerheid voor de uitvoering van de richtlijn geboden.

- *Herindeling van voertuigen op basis van de oorspronkelijke definitie van emissiereductietraject.* Dit voorstel heeft tot doel de oorspronkelijke vorm en

Raad voor de rapportageperiode van het jaar 2019 (PB L 167 van 12.5.2021, blz. 47: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ Dat is in overeenstemming met de huidige versie van de laatste zin van de definitie van emissiereductietraject. In die bepaling staat immers dat de aangepaste waarden van toepassing zijn vanaf de rapporteringsperiode die aanvangt na de datum van toepassing van die handeling, namelijk 1 juli 2026.

betekenis van de definitie van emissiereductietraject te herstellen²². Voertuigen die vóór de vaststelling van dit voorstel in een CO₂-emissieklasse zijn ingedeeld, kunnen echter in een ongunstige klasse zijn ingedeeld.

Om gelijke voorwaarden te waarborgen tussen voertuigen die in een CO₂-emissieklasse worden ingedeeld na de goedkeuring van dit voorstel en voertuigen die zijn ingedeeld op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % tegen 2030, moeten de lidstaten die laatste voertuigen herindelen binnen twee maanden na de inwerkingtreding van dit voorstel.

Deze bepaling is alleen nodig als dit voorstel na een van de volgende twee tijdstippen in werking treedt: na 1 juli 2026 (voor voertuigen die tot de oorspronkelijke subgroepen voertuigen behoren) of nadat het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG wordt uitgebreid tot de subgroepen voertuigen 1, 2, 3, 11, 12 en 16²³. Deze bepaling is niet nodig als dit voorstel vóór beide gebeurtenissen in werking treedt.

- *Voertuigen die vergezeld gaan van een klanteninformatiedossier en die zijn ingeschreven vóór het begin van het emissiereductietraject.* Bij Richtlijn 1999/62/EG is niet geregeld op welke wijze een CO₂-emissieklasse moet worden toegekend aan voertuigen die worden ingeschreven voor de start van het emissiereductietraject van de overeenkomstige subgroep voertuigen, maar waarvan de eigenaars de CO₂-emissies kunnen aantonen op basis van het klanteninformatiedossier.

Voor de subgroepen voertuigen met referentieperiode 2021 of 2025 wijkt het jaar waarin het emissiereductietraject begint, af van de termijnen waarbinnen fabrikanten nieuwe voertuigen vergezeld moeten laten gaan van een klanteninformatiedossier²⁴. De termijn waarbinnen fabrikanten dat moeten doen, valt met name vóór het beginjaar van het emissiereductietraject.

In artikel 7 octies bis, lid 2, punt a), wordt verduidelijkt dat voertuigen waarvan de CO₂-emissies kunnen worden aangetoond, in aanmerking komen om te worden ingedeeld in een CO₂-emissieklasse op basis van de waarden van het eerste jaar van het emissiereductietraject voor die subgroep. Dit voorstel zou een geharmoniseerde aanpak in de EU waarborgen.

- *Werkvoertuigen.* In Verordening (EU) 2019/1242 wordt een onderscheid gemaakt tussen werkvoertuigen, zoals voertuigen die worden gebruikt voor vuilnisophaling of bouwwerkzaamheden²⁵, en andere soorten voertuigen, door subgroepen

²² Zie de toelichting bij artikel 2, lid 1, punt 37), hierboven.

²³ Zie de toelichting hieronder bij artikel 7 octies bis, lid 1, over het tijdstip van de uitbreiding van het toepassingsgebied.

²⁴ Het emissiereductietraject begint in de referentieperiode van een subgroep voertuigen (zoals uiteengezet in punt 3.2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242), maar de termijnen voor fabrikanten zijn vastgesteld in de artikelen 9 en 24 van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie en zijn afhankelijk van de voertuiggroep. Voor de oorspronkelijke subgroepen voertuigen vielen de twee data samen: het emissiereductietraject begon op 1 juli 2019 omdat de referentieperiode voor die subgroepen voertuigen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2019/1242, 2019 was. De termijn waarbinnen fabrikanten nieuwe voertuigen vergezeld moeten laten gaan van een klanteninformatiedossier, was ook 1 juli 2019, zoals bepaald in artikel 24, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2017/2400.

²⁵ De volledige lijst van typen werkvoertuigen is te vinden in punt 1.2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242, in samenhang met aanhangsel 2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen

werkvoertuigen te definiëren. De reden is dat het gebruikspatroon van werkvoertuigen verschilt van het gebruikspatroon van voertuigen waarmee goederen of personen worden vervoerd. Werkvoertuigen zijn verantwoordelijk voor ongeveer 2 % van de uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen en rijden voornamelijk rond in steden²⁶.

Fabrikanten zijn niet verplicht een zwaar bedrijfsvoertuig als werkvoertuig aan te merken, omdat het op het moment van de productie nog onduidelijk kan zijn waarvoor het voertuig uiteindelijk zal worden gebruikt. In plaats daarvan worden werkvoertuigen na de eerste inschrijving als zodanig erkend voor de toepassing van Verordening (EU) 2019/1242. Bijgevolg wordt in het klanteninformatiedossier dat voertuigeigenaren ontvangen, niet vermeld of het voertuig al dan niet een werkvoertuig is. Die voertuigen kunnen in de huidige vorm van Richtlijn 1999/62/EG dus niet worden behandeld als een afzonderlijke subgroep voertuigen krachtens die richtlijn.

De erkenning van subgroepen werkvoertuigen krachtens Richtlijn 1999/62/EG zou betekenen dat na de inschrijving van het voertuig aanvullende documenten worden afgegeven waarin het wordt aangemerkt als werkvoertuig. De administratieve lasten zouden onevenredig zijn met het lage aandeel emissies van werkvoertuigen en het geringe aantal kilometers dat ermee wordt afgelegd op de wegen die onder artikel 7 octies bis van de richtlijn vallen, d.w.z. autosnelwegen en TEN-T-wegen. Bovendien bestaat het risico dat de lidstaten een versnipperde aanpak hanteren als de procedure voor het gebruik van andere documenten dan het klanteninformatiedossier niet in de richtlijn wordt gedefinieerd. Om die objectieve redenen is het gerechtvaardigd dat subgroepen werkvoertuigen anders worden behandeld dan andere subgroepen voertuigen.

Volgens artikel 7 octies bis, lid 2, moeten werkvoertuigen derhalve worden beschouwd als behorend tot de overeenkomstige subgroep niet-werkvoertuigen. Die informatie wordt verstrekt in alle klanteninformatiedossiers van voertuigen. In dit voorstel wordt verduidelijkt hoe de huidige bepalingen van de richtlijn van toepassing zijn op werkvoertuigen.

- *Emissievrije voertuigen die zijn aangepast om hun actieradius te vergroten.* De actieradius van emissievrije voertuigen blijft een nadeel ten opzichte van conventionele voertuigen. Om de actieradius te vergroten, kunnen emissievrije voertuigen worden aangepast door een batterijpakket te vervangen door een brandstofgenerator²⁷. Door die aanpassing worden het dus hybride voertuigen.

Hoewel die aangepaste voertuigen een brandstofgenerator hebben, zouden ze krachtens Richtlijn 1999/62/EG blijven behoren tot CO₂-emissieklasse 5, omdat de indeling van de voertuigen gebaseerd is op de voertuigdocumentatie op het moment van de eerste inschrijving.

en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Zie overweging 33 van Verordening (EU) 2024/1610.

²⁷ Zie <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> en <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

De behandeling van die voertuigen als behorend tot CO₂-emissieklasse 5, verstoort de markt voor goederenvervoer over de weg ten nadele van exploitanten die niet-aangepaste emissievrije voertuigen gebruiken. Die indeling houdt evenmin rekening met de werkelijke emissies tijdens de levensduur van de voertuigen met het oog op de toepassing van Verordening (EU) 2019/1242.

Bovendien kunnen fabrikanten de specifieke CO₂-emissies van die voertuigen berekenen in de VECTO-simulatietool, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2017/2400, voordat ze in de handel worden gebracht.

Daarom wordt voorgesteld emissievrije voertuigen die zijn aangepast om hun actieradius te vergroten, niet te behandelen als behorend tot CO₂-emissieklasse 5, maar als behorend tot CO₂-emissieklasse 1. Daardoor wordt gegarandeerd dat voertuigen in een CO₂-emissieklasse worden ingedeeld op basis van de resultaten van de VECTO-simulatietool.

- *Dualfuelvoertuigen die zijn geproduceerd voordat ze in Verordening (EU) 2017/2400 werden opgenomen.* Dualfuelvoertuigen die zijn geproduceerd voordat die technologie bij Verordening (EU) 2022/1379 werd opgenomen in het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2017/2400, komen bij gebrek aan een klanteninformatiedossier niet in aanmerking voor gunstigere toltarieven. Die voertuigen kunnen dus een concurrentienadeel ondervinden ten opzichte van soortgelijke voertuigen die na die datum zijn ingeschreven. Rekening houdend met de recentste voorschriften van Verordening (EU) 2017/2400, zou een nieuwe simulatie kunnen worden uitgevoerd om de CO₂-emissies van die voertuigen te bepalen, ook van voertuigen die al zijn ingeschreven. Die simulatie kan worden uitgevoerd door fabrikanten die dualfuelvoertuigen produceerden voordat die onder Verordening (EU) 2017/2400 vielen.

Daarom moeten de lidstaten het resultaat van die simulaties aanvaarden als ze een dualfuelvoertuig in een CO₂-emissieklasse indelen. Omdat de simulatietool openbaar toegankelijk is en onrechtmatig kan worden gebruikt, moet de Commissie erop toezien wanneer die mogelijkheid wordt benut. Als een fabrikant besluit om die mogelijkheid te benutten, moet hij de Commissie daarom in kennis stellen van zijn voornemen. Om te voorkomen dat illegale simulatiebestanden worden gebruikt, mogen de lidstaten een nieuw simulatiebestand alleen aanvaarden als i) het rechtstreeks van een fabrikant wordt ontvangen, ii) het in digitaal formaat is en iii) de Commissie een positief besluit aan die fabrikant heeft gericht.

Artikel 7 octies bis, lid 7 – Bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies

In het oorspronkelijke voorstel was deze bepaling niet opgenomen. Dit lid heeft betrekking op de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van voertuiggroepen die onder Verordening (EU) 2017/2400 vallen, maar nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242. Zoals eerder is uiteengezet, is die bepaling achterhaald en wordt ze dus geschrapt om de richtlijn te vereenvoudigen.

Artikel 7 octies quater, lid 7 – Effect van aanhangwagens op de vaststelling van de verlaging van wegenheffingen

Het oorspronkelijke voorstel wordt gewijzigd om duidelijk te maken welke aanhangwagens in aanmerking komen voor aanhangwagenklasse 3, door te verwijzen naar de nieuwe definitie

van emissievrije aanhangwagens in artikel 3, punt 11, c), van Verordening (EU) 2019/1242, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2024/1610.

Artikel 8, lid 3 – Datum van toepassing van artikel 7 octies bis voor lidstaten met een gemeenschappelijk systeem voor gebruiksrechten

In het oorspronkelijke voorstel was deze bepaling niet opgenomen, maar de wijziging is noodzakelijk om de bepaling in overeenstemming te brengen met de voorgestelde wijzigingen van artikel 7 octies bis, lid 1. Artikel 8, lid 3, bevat immers een verwijzing naar de tweede en derde alinea van artikel 7 octies bis, lid 1, waarop dit voorstel betrekking heeft.

De tweede alinea van artikel 7 octies bis, lid 1, heeft nu betrekking op zowel oorspronkelijke subgroepen voertuigen als nieuwe subgroepen voertuigen. De verlenging van de termijn voor lidstaten met een gemeenschappelijk systeem voor gebruiksrechten is bedoeld voor de eerste invoering van de differentiatie van de heffingen voor de oorspronkelijke subgroepen voertuigen. Die toepassingsdatum voor de oorspronkelijke subgroepen voertuigen wordt daarom nu uitdrukkelijk vastgesteld, op soortgelijke wijze als dit voorstel artikel 7 octies bis, lid 1, wijzigt.

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, Richtlijn 1999/37/EG van de Raad en Richtlijn (EU) 2019/520 wat betreft de CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens en ter verduidelijking en vereenvoudiging van enkele bepalingen

(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 het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De vaststelling van Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad³ heeft de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” versterkt door de invoering van verplichte heffingen op basis van de CO₂-uitstoot, hetzij door de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten te differentiëren op basis van de CO₂-uitstoot van voertuigen, hetzij door een externekostenheffing voor CO₂-emissies toe te passen. Momenteel worden de wegenheffingen voor voertuigcombinaties bestaande uit een motorvoertuig en een aanhangwagen gedifferentieerd op basis van de CO₂-uitstoot van het motorvoertuig, ongeacht de kenmerken van de gekoppelde aanhangwagen, met name het effect ervan op de CO₂-uitstoot van de voertuigcombinatie.
- (2) Hoewel een aanhangwagen zelf geen energie verbruikt, moet het trekkende motorvoertuig energie leveren om de aanhangwagen te verplaatsen. De optimalisering van de energie-efficiëntie van aanhangwagens, die voortvloeit uit de verbetering van de aerodynamische prestaties, de rolweerstand en het gewicht, leidt tot een vermindering van de CO₂-emissies van conventionele voertuigen en tot een grotere autonomie van voertuigen. Het energie-efficiëntiepotentieel bedraagt in vergelijking

¹ PB C/2023/874, 8.12.2023, blz. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² PB C , , blz. .

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>).

met een referentieaanhangwagen van het jaar 2020 ongeveer 7,5 % voor aanhangwagens met trekstang en 15 % voor opleggers. Aanhangwagens kunnen daarom een belangrijke rol spelen in het koolstofvrij maken van het goederenvervoer over de weg. De marktpenetratie van efficiëntere aanhangwagens wordt echter belemmerd door de hogere prijs en door het feit dat kopers tot nu toe de energie-efficiëntie van verschillende aanhangwagens niet kunnen vergelijken. Daardoor zijn energie-efficiënte aanhangwagens beperkt beschikbaar op de markt. Aerodynamische voorzieningen zijn al beschikbaar op de markt en die beschikbaarheid zal in de toekomst nog stijgen, maar ze worden in het huidige wagenpark van de Unie niet algemeen gebruikt.

- (3) Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie⁴ zijn wettelijk gecertificeerde waarden vastgesteld voor het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen. Om de operationele kosten van efficiëntere aanhangwagens verder te verlagen, moeten regels worden vastgesteld om het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen op te nemen in tolheffingssystemen op basis van CO₂-differentiatie. Omdat motorvoertuigen aan verschillende aanhangwagens kunnen worden gekoppeld, moet de opname van aanhangwagens in tolheffingssystemen op basis van CO₂-differentiatie worden gebaseerd op de daadwerkelijk gebruikte aanhangwagen.
- (4) De uitbreiding van heffingen op basis van de CO₂-uitstoot tot aanhangwagens moet van toepassing zijn op aanhangwagens die onder Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 vallen. De prestaties van aanhangwagens kunnen variëren naar gelang hun technische parameters. Om de prestaties van aanhangwagens te beoordelen in termen van energie-efficiëntie, worden de prestaties van een specifieke aanhangwagen in termen van CO₂-reductiepotentieel vergeleken met de prestaties van een referentieaanhangwagen die vergelijkbaar is op het vlak van asconfiguratie, maximaal toelaatbare asbelasting en chassisconfiguratie. De verhouding tussen de waarde van de specifieke aanhangwagen en die van de referentieaanhangwagen wordt in Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 gedefinieerd als “rendementsverhouding”. Efficiëntere aanhangwagens hebben een rendementsverhouding van minder dan 1.
- (5) De rendementsverhouding kan worden berekend op basis van kilometers, tonkilometers of m³-kilometers. Voor alle andere dan volumegerichte aanhangwagens moet de op tonkilometers gebaseerde rendementsverhouding worden gebruikt. Volumegerichte aanhangwagens zijn in de eerste plaats ontworpen voor het vervoer van volumineuze goederen. De op tonkilometers gebaseerde rendementsverhouding kan niet worden gebruikt voor volumegerichte aanhangwagens omdat die een hogere rolweerstand en een grotere massa hebben dan hun traditionele tegenhangers. In plaats daarvan moet voor volumegerichte aanhangwagens de op m³-kilometers gebaseerde rendementsverhouding worden gebruikt.
- (6) De CO₂-emissieklasse van een voertuigcombinatie met een efficiëntere aanhangwagen moet hoger zijn dan de CO₂-emissieklasse van het motorvoertuig alleen, waardoor de combinatie in aanmerking komt voor een grotere verlaging van de wegenheffing. Het effect van het CO₂-emissiereductiepotentieel van een aanhangwagen op de CO₂-

⁴ 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

emissieklasse van een voertuigcombinatie moet gebaseerd zijn op de vergelijking tussen de rendementsverhouding van de specifieke aanhangwagens en de in deze richtlijn bedoelde rendementsverhoudingsdrempels. Er zijn verschillende drempels voor opleggers en andere aanhangwagens voorzien, aangezien ze over een verschillend potentieel beschikken om de CO₂-uitstoot op kostenefficiënte wijze te verlagen.

- (7) Als de lidstaat het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen opneemt in tolheffingssystemen op zijn grondgebied en specifieke heffingen oplegt aan voertuigcombinaties die afwijken van de in Richtlijn 96/53/EG van de Raad⁵ vastgestelde maximaal toegestane gewichten en/of afmetingen, moet die lidstaat worden toegestaan om de verlaging van de wegenheffingen toe te passen op voertuigcombinaties die ten minste één efficiëntere aanhangwagens gebruiken.
- (8) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om bijlage VIII bij Richtlijn 1999/62/EG door middel van gedelegeerde handelingen te wijzigen om de daarin vastgestelde rendementsverhoudingsdrempels te bepalen of aan te passen, en om een methode vast te stellen voor de toewijzing van aanhangwagenklassen aan omgebouwde aanhangwagens, met name die waaraan geen rendementsverhouding is toegekend overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362. De rendementsverhoudingsdrempels moeten worden vastgesteld zodra overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad⁶ gegevens over de efficiëntie van aanhangwagens zijn verzameld gedurende ten minste één jaar. De rendementsverhoudingsdrempels moeten gebaseerd zijn op de gemiddelde efficiëntie van het aanhangwagenpark, wanneer voor dergelijke voertuigen referentiewaarden voor CO₂-emissies zijn gepubliceerd, en op het potentieel van aanhangwagens om de efficiëntie te verbeteren. De drempels moeten daarna worden aangepast om rekening te houden met de technische vooruitgang en het toenemende gebruik van nieuwe technologie, zoals aanhangwagens met aangedreven assen. Bij de vaststelling van een methode voor aangepaste aanhangwagens moet rekening worden gehouden met de installatie van onderdelen die de energie-efficiëntie verbeteren, zoals aerodynamische voorzieningen, die kunnen worden gecontroleerd tijdens de periodieke technische controle en die moeten worden vermeld op het technisch certificaat als bedoeld in Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad⁷.
- (9) Om te waarborgen dat bestuurders de prestaties van de aan het motorvoertuig gekoppelde aanhangwagen correct opgeven als zij gebruikmaken van de verlaging van heffingen op basis van de CO₂-uitstoot, moeten zij op verzoek van handhavingsambtenaren een bewijs van de emissieklasse van de voertuigcombinatie laten zien, waaronder een bewijs van de prestaties van de aanhangwagens. Als zij dat bewijs niet overleggen, zou een lidstaat het recht hebben heffingen toe te passen uitsluitend op basis van de emissieklasse van het motorvoertuig.

⁵ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj)).

⁶ 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, [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj)).

⁷ Richtlijn 2014/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

- (10) 10) Om de coherente toepassing van gedifferentieerde wegenheffingen op basis van de CO₂-uitstoot te waarborgen, moet Richtlijn 1999/37/EG van de Raad⁸ in die zin worden gewijzigd dat de rendementsverhouding van aanhangwagens moet worden vermeld op het kentekenbewijs, als die verhouding wordt vermeld op het certificaat van overeenstemming of op het certificaat van individuele goedkeuring van het voertuig. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat gegevens over de efficiëntie van aanhangwagens kunnen worden uitgewisseld tussen de lidstaten, zoals bepaald in Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad⁹.
- ~~(11) Daarnaast moet Richtlijn 1999/62/EG worden gewijzigd om rekening te houden met de nieuwe structuur van Verordening (EU) 2019/1242, zoals gewijzigd bij [referentie toevoegen zodra die bekend is]. De noodzakelijke wijzigingen zijn bedoeld om de huidige betekenis van de definitie van “emissievrij voertuig”, “emissiearm voertuig”, “referentiewaarden van CO₂-emissies” en “emissiereductietraject” te behouden, en om die laatstgenoemde definitie te actualiseren teneinde de toepasbaarheid ervan na 2030 te harmoniseren met de bovengenoemde verordening. Die wijzigingen moeten ook de verplichting handhaven om infrastructuurheffingen en gebruiksrechten te differentiëren, evenals het tijdstip waarop die verplichting van toepassing wordt. Wat betreft subgroepen voertuigen die al onder de verordening vallen, moeten die wijzigingen met name verduidelijken dat die verplichting van toepassing is vanaf 13 mei 2023, namelijk twee jaar na de datum van bekendmaking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/781 van de Commissie¹⁰, waarin de referentiewaarden van CO₂-emissies voor die subgroepen voertuigen zijn gespecificeerd. Om te garanderen dat de wijzigingen met betrekking tot de datum van inwerkingtreding van de wijzigingen van Verordening (EU) 2019/1242 tijdig worden goedgekeurd, moet een termijn van één jaar voor de omzetting in nationale wetgeving worden vastgesteld.~~
- (12) 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 Raad¹¹ zijn aangebracht in Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad¹², alsook de**

⁸ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

⁹ 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](http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj)).

¹⁰ ~~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 en de Raad voor de rapportageperiode van het jaar 2019 (PB L 167 van 12.5.2021, blz. 47).~~

¹¹ 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-emissionormen 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](http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj)).

¹² Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen 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](http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj)).

wijzigingen die bij Verordening 2022/1379 van de Commissie¹³ zijn aangebracht in Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie¹⁴. De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de definities van CO₂-emissies, emissievrij voertuig, emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig, groep voertuigen, emissiereductietraject en referentiewaarden van de CO₂-emissies, alsook op artikel 7 octies bis en artikel 8, lid 3, waarbij de oorspronkelijke betekenis ervan bewaard blijft.

- (13) Deze richtlijn moet het tijdstip verduidelijken waarop de verplichting om wegenheffingen te differentiëren op basis van CO₂-emissies voor een subgroep voertuigen, van toepassing wordt. Daarom wordt in de richtlijn verwezen naar de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor een subgroep voertuigen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. Deze richtlijn moet nationale instanties en aanbieders van tolheffingsdiensten ook voldoende uitvoeringstijd bieden om de voertuigen van die subgroepen in CO₂-emissieklassen in te delen. Er wordt voorzien in een uitvoeringsperiode van zes maanden na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies. Wat betreft de subgroepen voertuigen die oorspronkelijk onder die verordening vielen, is de verplichting om wegenheffingen te differentiëren van toepassing sinds 13 mei 2023, dus twee jaar na de datum van bekendmaking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/781 van de Commissie¹⁵.
- (14) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt vanaf welke datum de krachtens artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 vastgestelde aanpassingen van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van toepassing zijn. Een termijn van zes maanden is aangewezen om die wijziging door te voeren. De datum moet in alle lidstaten dezelfde zijn om een gelijke behandeling te verzekeren van vervoerders die soortgelijke voertuigen bezitten die voor het eerst op dezelfde datum zijn ingeschreven, maar die in verschillende lidstaten zijn gevestigd. Bovendien werden bij Uitvoeringsbesluit (EU) .../... van de Commissie tot aanpassing van de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/781 van de Commissie vermelde referentiewaarden van de CO₂-emissies en tot vaststelling van de methode voor het definiëren van representatieve voertuigen [*insert reference once known*] de referentiewaarden van de CO₂-emissies aangepast; ze zijn van toepassing vanaf rapporteringsperiode 2025 voor de subgroepen voertuigen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH. In de huidige versie van de definitie van emissiereductietraject is bepaald dat de aangepaste waarden van toepassing zijn vanaf de rapporteringsperiode die begint na de datum van

¹³ 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>).

¹⁴ 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>).

¹⁵ 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 en de Raad 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).

toepassing van die handeling. Ze moeten derhalve van toepassing zijn vanaf 1 juli 2026. Om te vermijden dat de uitvoeringsperiode van zes maanden te kort na de vaststelling van deze richtlijn verstrijkt en dat er onvoldoende uitvoeringstijd overblijft, wordt de toepassingsdatum van 1 juli 2026 uitdrukkelijk gehandhaafd.

- (15) In deze richtlijn moet de betekenis van de definitie van emissiereductietraject van Richtlijn 1999/62/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362, bewaard blijven. Verordening (EU) 2019/1242 werd bij Verordening (EU) 2024/1610 gewijzigd door de invoering van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % tegen 2030. Die wijziging is van invloed op de gradiënt van het in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde emissiereductietraject voor de periode tot en met 2030. Bepaalde drempelwaarden voor CO₂-emissieklassen tot en met 2030 zijn daarom strenger dan voor 2031 en de daaropvolgende jaren. De daaruit voortvloeiende vorm van het emissiereductietraject was niet de bedoeling van de vaststelling van Verordening (EU) 2024/1610. Daarom moet de oorspronkelijke vorm van het emissiereductietraject worden hersteld door een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 % tegen 2030 vast te stellen in Richtlijn 1999/62/EG. Totdat die wijziging van toepassing wordt, is het mogelijk dat bepaalde voertuigen kunnen worden ingedeeld in een CO₂-emissieklasse waarvan het emissiereductietraject is gebaseerd op een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % tegen 2030. Om een gelijke behandeling te verzekeren ten opzichte van voertuigen die na de vaststelling van deze richtlijn in een CO₂-emissieklasse worden ingedeeld, moeten de lidstaten binnen twee maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn die voertuigen herindelen door een emissiereductietraject te gebruiken dat is gebaseerd op een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 % tegen 2030.
- (16) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt op welke wijze voertuigen die vergezeld gaan van een klanteninformatiedossier en die vóór het begin van het emissiereductietraject voor het eerst zijn ingeschreven, in CO₂-emissieklassen worden ingedeeld. Voor subgroepen voertuigen met referentieperiode 2021 of 2025, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242, wijkt de datum waarop het emissiereductietraject begint af van de termijn waarbinnen fabrikanten nieuwe voertuigen moeten voorzien van een klanteninformatiedossier dat is afgegeven overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie. De begindatum van het emissiereductietraject van een subgroep voertuigen is de eerste dag van de referentieperiode voor die subgroep voertuigen, zoals vastgesteld in punt 3.2 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242. De termijn waarbinnen fabrikanten nieuwe voertuigen van een subgroep moeten voorzien van een klanteninformatiedossier, is vastgesteld in artikel 24 van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie. Voor die subgroepen voertuigen gaat de termijn voor fabrikanten 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 het begin van het emissiereductietraject. De lidstaten moeten voertuigen waarvan de eigenaar de CO₂-emissies kan aantonen in een klanteninformatiedossier, indelen in een CO₂-emissieklasse. De drempelwaarden van de CO₂-emissieklassen vóór het begin van het emissiereductietraject, zijn die van het eerste jaar van het emissiereductietraject.
- (17) 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, door het definiëren van subgroepen voor werkvoertuigen. Werkvoertuigen zijn verantwoordelijk voor ongeveer 2 % van de uitstoot 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 onderscheiden. In het klanteninformatiedossier van een nieuw voertuig wordt dus niet vermeld of het om een werkvoertuig gaat. Als werkvoertuigen in een CO₂-emissieklasse worden ingedeeld, kunnen ze dus niet worden beschouwd als behorend tot een subgroep werkvoertuigen. 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.

- (18) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt op welke wijze aangepaste emissievrije voertuigen moeten worden ingedeeld in CO₂-emissieklassen. In Verordening (EU) 2019/1242 zijn emissiedoelstellingen voor fabrikanten vastgesteld om de CO₂-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen te beperken. Volgens die verordening halen fabrikanten met name voordeel uit het in de handel brengen van emissievrije voertuigen. Richtlijn 1999/62/EG stimuleert de vraag naar dergelijke voertuigen door verlaagde tarieven toe te staan voor CO₂-emissieklasse 5. Een bestaand nadeel van emissievrije voertuigen is dat ze een kleinere actieradius hebben dan conventionele voertuigen. Om de actieradius te vergroten, kunnen emissievrije voertuigen worden aangepast door een batterijpakket te vervangen door een brandstofgenerator. Dergelijke aangepaste voertuigen worden dus hybride voertuigen. Krachtens 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. Dat betekent dat dergelijke aangepaste voertuigen volgens de huidige wetgeving zouden blijven genieten van de verlaagde tarieven voor CO₂-emissieklasse 5, hoewel ze een brandstofgenerator gebruiken. Die behandeling verstoort echter de markt voor goederenvervoer over de weg ten nadele van exploitanten die emissievrije voertuigen gebruiken die niet zijn aangepast, en weerspiegelt niet de werkelijke emissiereducties gedurende de levensduur van de voertuigen in de zin van Verordening (EU) 2019/1242. Om te verzekeren dat alle voertuigen tot een CO₂-emissieklasse behoren op basis van de resultaten van de VECTO-simulatietool, moeten emissievrije voertuigen met een ingebouwde brandstofmotor overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG worden behandeld als behorend tot CO₂-emissieklasse 1.
- (19) In deze richtlijn moet worden verduidelijkt op welke wijze dualfuelvoertuigen moeten worden ingedeeld in CO₂-emissieklassen. Op grond van artikel 24, lid 2, punt g), van Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie moeten fabrikanten sinds 1 januari 2024 een klanteninformatiedossier voor dualfuelvoertuigen verstrekken. Bepaalde dualfuelvoertuigen werden echter vóór die datum ingeschreven zonder klanteninformatiedossier. Voertuigen die vóór die datum voor het eerst zijn ingeschreven, kunnen geen gunstigere toltarieven krijgen en kunnen te kampen hebben met een concurrentienadeel ten opzichte van soortgelijke voertuigen die later zijn ingeschreven. Fabrikanten kunnen de CO₂-emissies van een al ingeschreven voertuig bepalen door een nieuwe simulatie uit te voeren, waarbij rekening wordt gehouden met de recentste voorschriften van Verordening (EU) 2017/2400. De lidstaten moeten het resultaat van die simulaties

aanvaarden als bewijs van de CO₂-emissies van het voertuig. De Commissie moet het gebruik van onrechtmatige simulatieresultaten voorkomen door toezicht te houden op fabrikanten die deze mogelijkheid benutten. Daarom moet een fabrikant die besluit om deze mogelijkheid te benutten, de Commissie daarvan in kennis stellen. De lidstaten mogen dit document alleen aanvaarden als het rechtstreeks van een fabrikant wordt ontvangen, als het document in digitaal formaat en dus minder fraudegevoelig is en als de Commissie een positief besluit aan die fabrikant heeft gericht.

(20) In deze richtlijn moeten sommige verouderde bepalingen worden geschrapt. Richtlijn 1999/62/EG bevat bepalingen waarbij het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid tot nieuwe subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2017/2400 vallen, maar nog niet onder Verordening (EU) 2019/1242. De relevante bepalingen van Richtlijn 1999/62/EG zijn artikel 2, lid 1, punt 30, b), artikel 2, lid 1, punt 38, b), artikel 7 octies bis, lid 1, derde alinea, en artikel 7 octies bis, lid 7. Het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 werd uitgebreid bij Verordening (EU) 2024/1610, 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.

~~(+220)~~ De Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 1999/62/EG

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 die zijn vermeld in punt 2.6.1 van het klanteninformatiedossier als het gaat om een zwaar vrachtvoertuig, of de specifieke CO₂-emissies (gCO₂/p-km) van het voertuig die zijn vermeld in punt 2.6.4 van het klanteninformatiedossier als het gaat om een touringcar of bus, zoals gedefinieerd in deel II van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie(*);

* 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>);

ab) punt 29), a), wordt vervangen door:

“a) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig in de zin van artikel 3, punt 11, a) and **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>);**

b~~c~~) punt 30), b), **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;”;

~~“b) een zwaar bedrijfsvoertuig dat behoort tot een groep voertuigen die onder een krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandeling vallen, waarvan de CO₂-emissies minder dan 50 % bedragen van de referentiewaarden van CO₂-emissies van de groep voertuigen waartoe dat voertuig behoort, en dat geen emissievrij voertuig is;”;~~

d) **punt 35) wordt vervangen door:**

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

e~~e~~) punt 37) wordt vervangen door:

“37) “emissiereductietraject” van een subgroep voertuigen (sg): een emissiereductietraject voor zware vrachtvoertuigen ($ET_{sg,Y}$) 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-reductiedoelstelling 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;”;

~~“37) “emissiereductietraject”: voor de subgroep voertuigen (sg) en de rapporteringsperiode van jaar Y, namelijk $ET_{sg,Y}$: het product van de jaarlijkse CO₂-emissiereductiefactor ($RET_{sg,Y}$) maal de referentiewaarden van CO₂-emissies (rCO_{2sg}) van de subgroep (sg), namelijk $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ is bepaald in overeenstemming met punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242;”;~~

d~~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;”;

~~“38) “referentiewaarden van CO₂-emissies”:~~

~~a) wat subgroepen voertuigen betreft die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen: de volgens de formule in punt 3 van bijlage I bij die verordening berekende waarde;~~

~~b) wat groepen voertuigen betreft die onder een krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandeling vallen: de daarin gespecificeerde referentiewaarden van CO₂-emissies, die overeenkomen met de gemiddelde waarde van alle CO₂-emissiewaarden van de voertuigen van die groep~~

~~voertuigen, die overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad(6) voor de eerste rapporteringsperiode zijn gerapporteerd; die periode begint na de datum waarop de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen van die groep die niet voldoen aan de verplichtingen als bedoeld in artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400, verboden is overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) 2017/2400;”;~~

eg) de volgende punten worden toegevoegd:

“42) “aanhangwagen”: een aanhangwagen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 17, van Verordening (EU) 2018/858, die binnen het toepassingsgebied van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie **(***)** valt;

43) “oplegger”: een aanhangwagen die voldoet aan de definitie van “oplegger” in artikel 3, punt 33, van Verordening (EU) 2018/858 en die binnen het toepassingsgebied van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie valt.

*** 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**”);

2) artikel 7 octies bis wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 worden de tweede, de derde en de vierde alinea vervangen door:

“De lidstaten passen die differentiatie toe op de subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen **ten laatste zes maanden na de bekendmaking van**, op basis van de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die verordening **bekendgemaakte vastgestelde** referentiewaarden van CO₂-emissies **voor die subgroepen voertuigen**. 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 ten laatste vanaf 13 mei 2023 toe.

De lidstaten passenAls de referentiewaarden van CO₂-emissies **toe zoals worden aangepast** krachtens artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242, **vanaf de eerste dag van de zesde maand na de bekendmaking ervan. 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 voor de CO₂-emissies toe zoals aangepast krachtens Uitvoeringsverordening (EU) .../... van de Commissie [add reference once known] vanaf 1 juli 2026.** zijn die referentiewaarden van toepassing vanaf het begin van de volgende rapporteringsperiode.

~~In afwijking van de tweede alinea is die differentiatie voor de CO₂-emissieklassen 1, 4 en 5, als bedoeld in lid 2 van dit artikel, van toepassing op groepen voertuigen die onder krachtens lid 7 vastgestelde uitvoeringshandelingen vallen, uiterlijk twee jaar na de vaststelling van die uitvoeringshandelingen. De differentiatie is gebaseerd op de daarin gespecificeerde referentiewaarden van CO₂-emissies en is van toepassing totdat de referentiewaarden van CO₂-emissies van de desbetreffende subgroepen~~

~~voertuigen worden bekendgemaakt overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. Vanaf de bekendmaking van de referentiewaarden van CO₂-emissies overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242 passen de lidstaten die referentiewaarden van CO₂-emissies toe in plaats van die welke overeenkomstig lid 7 zijn gespecificeerd, en wordt de differentiatie voor de desbetreffende subgroepen voertuigen toegepast voor alle emissieklassen.”;~~

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

“De voertuigen die zijn ingedeeld in CO₂-emissieklasse 2 of 3 met een emissiereductietraject op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % tegen 2030, worden ten laatste op [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn + twee maanden] door de lidstaten heringedeeld door gebruik te maken van een emissiereductietraject op basis van een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 30 % tegen 2030.

Voor indeling in een CO₂-emissieklasse nemen de lidstaten 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 het begin van het emissiereductietraject van de subgroep voertuigen waartoe het voertuig behoort, zijn de waarden van het eerste jaar van het emissiereductietraject voor 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 waarin achteraf een brandstofmotor is ingebouwd 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 deze mogelijkheid wil benutten, stelt de Commissie van dat voornemen in kennis; de Commissie besluit of die fabrikant de simulatietool mag gebruiken voor het in dit punt beschreven doel. 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 een fabrikant hen de resultaten van de simulatie rechtstreeks en in digitale vorm toezendt, samen met het besluit dat de Commissie aan die fabrikant heeft gericht.”;

b) lid 7 wordt geschrapt. ~~in lid 7 wordt de eerste alinea vervangen door:~~

~~“De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van de referentiewaarden van CO₂-emissies van andere groepen voertuigen dan de subgroepen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH.”;~~

3) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 7 octies quater

1. Tot en met 30 juni 2030 mogen de lidstaten bij de toepassing van artikel 7 octies bis rekening houden met het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van de combinatie van aanhangwagens met een motorvoertuig. Vanaf 1 juli 2030 moeten ze met dat effect rekening houden.

Als een lidstaat de eerste alinea toepast, wordt de CO₂-emissieklasse van de voertuigcombinatie als bedoeld in artikel 7 octies bis, lid 2, beïnvloed door de aanhangwagenklasse van de getrokken aanhangwagen overeenkomstig bijlage VIII.

2. Als een lidstaat de eerste alinea toepast en overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt a), specifieke heffingen oplegt aan voertuigcombinaties die afwijken van de maximaal toegestane gewichten en/of afmetingen die zijn vastgesteld in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG van de Raad*, kan hij overeenkomstig artikel 4, lid 4, van die richtlijn een verlaging van de wegenheffingen toepassen op dergelijke voertuigcombinaties die ten minste één aanhangwagen gebruiken waaraan overeenkomstig bijlage VIII bij deze richtlijn een aanhangwagenklasse is toegekend.

Het bedrag van de verlaging van de wegenheffing kan overeenkomen met de verlaging die wordt toegekend aan voertuigcombinaties die niet afwijken van de maximaal toegestane gewichten en/of afmetingen.

3. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 9 quinquies een gedelegeerde handeling tot wijziging van bijlage VIII vast te stellen teneinde de daarin vastgestelde rendementsverhoudingsdrempels te bepalen of die aan te passen aan de technische vooruitgang. De eerste bepaling moet gebaseerd zijn op de gemiddelde efficiëntie van het aanhangwagenpark, als voor die voertuigen referentiewaarden van CO₂-emissies zijn gepubliceerd, en op het potentieel van aanhangwagens om de efficiëntie te verbeteren, waarbij rekening wordt gehouden met het verschil in potentieel tussen opleggers en andere aanhangwagens.

Voor de klassen 1 en 2 van aanhangwagens, zoals vermeld in de tabel in bijlage VIII, stelt de Commissie uiterlijk één jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van aanhangwagens overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242, een gedelegeerde handeling vast tot bepaling van de rendementsverhoudingsdrempels.

~~Voor klasse~~**Klasse** 3 van aanhangwagens, zoals vermeld in de tabel in bijlage VIII, **is van toepassing op emissievrije aanhangwagens zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 11, c), van Verordening (EU) 2019/1242, die voldoen aan de rendementsverhoudingsdrempels van klasse 3 van aanhangwagens.** ~~van toepassing is op aanhangwagens die zijn uitgerust met een voorziening die de aandrijving ervan actief ondersteunt en die niet over een verbrandingsmotor beschikken of die beschikken over een verbrandingsmotor die minder dan 5 g CO₂/kWh uitstoot, stelt de~~De Commissie **stelt** een gedelegeerde handeling tot bepaling van de rendementsverhoudingsdrempels vast nadat wettelijk gecertificeerde waarden voor die aanhangwagens beschikbaar zijn geworden.

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 9 quinquies een gedelegeerde handeling tot wijziging van bijlage VIII vast te stellen teneinde een methode vast te leggen voor het bepalen van de toewijzing van een aanhangwagenklasse aan aanhangwagens die zijn omgebouwd met onderdelen die hun energie-efficiëntie

verbeteren en met name zijn ingeschreven, verkocht of in het verkeer gebracht vóór de toepassingsdatum van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.

4. Met het oog op de controle van de in lid 3, vierde alinea, bedoelde onderdelen maken de lidstaten gebruik van punt 10 (overige informatie) van bijlage II bij Richtlijn 2014/45/EU**.

* Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

** Richtlijn 2014/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).”;

4) in artikel 7 undecies, lid 2 bis, wordt de eerste alinea vervangen door:

“Indien een bestuurder of, waar passend, de vervoerder of de aanbieder van de Europese dienst voor elektronische tolheffing (European Electronic Toll Service, EETS) het bewijs niet kan leveren van de emissieklasse van het voertuig voor de toepassing van artikel 7 octies, lid 2, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter, kunnen de lidstaten tolgelden of gebruiksrechten heffen tot het hoogst mogelijke tarief. Indien een bestuurder of, waar passend, de vervoerder of de aanbieder van de Europese dienst voor elektronische tolheffing het bewijs niet kan leveren van de emissieklasse van de voertuigcombinatie voor de toepassing van artikel 7 octies quater, kunnen de lidstaten tolgelden of gebruiksrechten heffen op basis van de emissieklasse van het motorvoertuig.”;

5) artikel 8, lid 3, wordt vervangen door:

“3. In het geval van een gemeenschappelijk systeem voor gebruiksrechten zoals bedoeld in lid 1 van dit artikel, is 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 25 maart 2025.”;

~~56~~) in artikel 9 quinquies wordt de eerste alinea vervangen door:

“De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze richtlijn met betrekking tot bijlage 0, de formules in de punten 4.1 en 4.2 van bijlage III bis, de bedragen in de tabellen in de bijlagen III ter en III quater teneinde die aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, en de rendementsverhoudingsdrempels in de tabel in bijlage VIII teneinde die vast te stellen of aan te passen aan de technische vooruitgang.”;

~~67~~) artikel 11, punt c), wordt vervangen door:

“c) de differentiatie van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten overeenkomstig de milieuprestaties van voertuigen, op grond van artikel 7 octies, artikel 7 octies bis, artikel 7 octies ter of artikel 7 octies quater;”;

~~78~~) de tekst in de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage VIII.

Artikel 2

Wijziging in Richtlijn (EU) 2019/520

Deel I van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/520 wordt vervangen door:

“Deel I. Gegevens met betrekking tot voertuigen

Item	V/F ⁽¹⁾	Opmerkingen
Kenteken	V	
Chassisnummer/Voertuigidentificatienummer (VIN)	V	
Lidstaat van inschrijving	V	
Merk	V	(D.1 ⁽²⁾) bv. Ford, Opel, Renault
Handelsbenaming van het voertuig	V	(D.3) bv. Focus, Astra, Megane
EU-categoriecode	V	(J) bv. bromfiets, motorfiets, auto
Euro-emissieklasse	V	Bv. Euro 4, Euro 6
CO ₂ -emissieklasse	F	Van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
Datum van herclassificering	F	Van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
CO ₂ in g/tkm	F	Van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
Volumegericht: ja/nee	F	Van toepassing op aanhangwagens
Rendementsverhouding – op basis van tonkilometers (-)...	F	Van toepassing op aanhangwagens
Rendementsverhouding – op basis van m ³ -kilometers (-)...	F	Van toepassing op aanhangwagens
Technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in V beladen toestand		
(1) V = verplicht indien beschikbaar in het nationaal register, F = facultatief. (2) Geharmoniseerde Uniecode, zie Richtlijn 1999/37/EG.		

”

Artikel 3

Wijziging in Richtlijn 1999/37/EG

In bijlage I bij Richtlijn 1999/37/EG worden aan punt (V) Uitlaatemissies, de volgende punten toegevoegd:

“(V.11) Rendementsverhouding:

- voor niet-volumegerichte aanhangwagens, rendementsverhouding – tonkilometer indien aangegeven in punt 49.11.2 van het certificaat van overeenstemming zoals

gedefinieerd in het aanhangsel van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie* of in punt 49.11.2 van het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig zoals gedefinieerd in aanhangsel 1 van bijlage III bij die verordening;

- voor volumegerichte aanhangwagens, rendementsverhouding – op basis van m³-kilometer indien aangegeven in punt 49.11.3 van het certificaat van overeenstemming zoals gedefinieerd in het aanhangsel van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie of in punt 49.11.3 van het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig zoals gedefinieerd in aanhangsel 1 van bijlage III bij die verordening.

De volumegerichtheid is aangegeven in punt 49.10 van het certificaat van overeenstemming van zware bedrijfsvoertuigen zoals gedefinieerd in het aanhangsel van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie of in punt 49.10 van het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig zoals gedefinieerd in aanhangsel 1 van bijlage III bij die verordening.

(V.12) Aanhangwagenklasse bepaald overeenkomstig artikel 7 octies quater van Richtlijn 1999/62/EU van het Europees Parlement en de Raad;

* 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**)”.

Artikel 4

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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 nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 5

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

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter