

Brussel, 19 december 2025
(OR. en)

17050/25

**Interinstitutioneel dossier:
2025/0422 (COD)**

**SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	17 december 2025
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.:	COM(2025) 993 final
--------------	---------------------

Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 en (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de vereenvoudiging van de technische voorschriften en testprocedures voor motorvoertuigen en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad en Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad
----------	--

De delegaties vinden hierbij document COM(2025) 993 final.

Bijlage: COM(2025) 993 final



Straatsburg, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 en (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de vereenvoudiging van de technische voorschriften en testprocedures voor motorvoertuigen en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad en Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad

{SWD(2025) 1056 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

De waardeketen van de automobielsector vormt een pijler van de EU-economie en is goed voor 589,3 miljard EUR en 3,7 % van de totale meerwaarde van het Europese bbp. Daarnaast zorgt de sector voor directe werkgelegenheid voor 10,6 miljoen Europeanen¹.

In een steeds onvoorspelbaarder wordend handelsklimaat is het van essentieel belang om een robuuste en concurrerende automobielsector in stand te houden om de strategische autonomie en mondiale economische positie van de EU te waarborgen.

Uit de analyse in de recente verslagen op hoog niveau van Enrico Letta en Mario Draghi² blijkt dat de hoogste prioriteit moet worden gegeven aan vermindering van de regeldruk en vereenvoudiging van de EU-wetgeving. Hoewel het bestaande regelgevingskader voorspelbaarheid biedt en bijdraagt tot de verwezenlijking van onze gezamenlijke beleidsdoelstellingen, mag het geen onnodige lasten en kosten voor de sector met zich meebrengen. Vertegenwoordigers uit de Europese automobielsector hebben onlangs benadrukt dat Europese voertuigfabrikanten tussen nu en 2030 aan een groot aantal wetgevingsmaatregelen³ moeten voldoen, wat in bepaalde gevallen kan leiden tot wel 25 % aan onderzoeks- en ontwikkelingskosten⁴.

Voorzitter Von der Leyen schetste in haar politieke beleidslijnen voor de Europese Commissie 2024-2029⁵ een visie die is gericht op duurzame welvaart en versterking van het concurrentievermogen in heel Europa, waarbij zij benadrukte dat zakendoen sneller en gemakkelijker moet worden gemaakt. Dit is verder uitgewerkt met de vaststelling van het kompas voor concurrentievermogen in januari 2025⁶, gevolgd door de Clean Industrial Deal in februari 2025⁷ en de mededeling “Een eenvoudiger en sneller Europa: mededeling over uitvoering en vereenvoudiging”⁸. Een gestroomlijnd regelgevingskader met minder

¹ Cijfers gebaseerd op FIGARO-gegevens van Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Rapport-Draghi over het Europese concurrentievermogen https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Voorstel van de ACEA voor een vereenvoudigd regelgevingskader, beschikbaar op <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/> (Engelstalig).

⁴ Beleidsdocument van de ACEA over het regelgevingskader van de EU voor het koolstofvrij maken van het wegvervoer, beschikbaar op <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf> (Engelstalig).

⁵ Politieke beleidslijnen 2024-2029, beschikbaar op https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_nl.

⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — “Het EU-kompas voor concurrentievermogen” (COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0030>).

⁷ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — “De Clean Industrial Deal: Een gezamenlijke routekaart voor concurrentievermogen en decarbonisatie” (COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>).

⁸ 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52025DC0047>).

administratieve lasten werd genoemd als een van de fundamentele pijlers van deze nieuwe routekaart voor concurrentievermogen.

In overeenstemming met deze vereenvoudigingsagenda werd in het in maart 2025 vastgestelde industrieel actieplan voor de Europese autosector⁹ verklaard dat de Commissie, in overleg met de belanghebbenden, een pakket maatregelen ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de automobielsector zou ontwikkelen door de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingseisen te verbeteren. Voorts werd in het plan ook het voornemen van de Commissie bekendgemaakt om, wanneer zij nieuwe wetgevingsvoorstellen indient, de industrie voldoende tijd te geven om in het productontwikkelingsproces rekening te houden met deze nieuwe regelgevingseisen voor motorvoertuigen. Deze vereenvoudigingsagenda is met name belangrijk in het licht van de toenemende complexiteit van voertuigontwikkelingen en -architecturen, waaronder software, AI-modellen en toenemende autonomie.

In het kader van de bovengenoemde verbintenissen worden met het omnibuspakket voor de autosector sommige bepalingen en procedures van de volgende handelingen vereenvoudigd en gestroomlijnd om de volgende specifieke doelstellingen te verwezenlijken.

- Wegnemen van regelgevingsbelemmeringen voor het gebruik van lichte elektrische bedrijfsvoertuigen

Lichte elektrische bedrijfsvoertuigen zijn zwaarder vanwege het gewicht van hun batterij. Hoewel zij dezelfde laadcapaciteit en toepassingen hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor met een maximaal toegestane massa van minder dan 3,5 ton, vallen zij onder de regelgeving inzake rij- en rusttijden die de installatie en het gebruik van een tachograaf voorschrijft voor bedrijfsvoertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton, evenals de verplichting om te zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer. Deze vereisten maken dergelijke lichte elektrische voertuigen met een massa van meer dan 3,5 ton minder aantrekkelijk voor klanten, onder wie veel kmo's en micro-ondernemingen, vanwege de kosten die gepaard gaan met de installatie en het gebruik van een tachograaf¹⁰ en snelheidsbegrenzer. Deze extra lasten belemmeren de ingebruikname van elektrische bestelwagens in vergelijking met soortgelijke bestelwagens met een verbrandingsmotor, wat er ook voor kan zorgen dat voertuigfabrikanten meer moeite hebben om de CO₂-prestatiedoelstellingen voor lichte bedrijfsvoertuigen te halen.

Dit probleem is ook onderkend en meegenomen in de recente herziening van de rijbewijsrichtlijn van de EU¹¹, waarbij een rijbewijs van categorie B twee jaar na de eerste afgifte geldig is voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton.

⁹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — "Industrieel actieplan voor de Europese autosector" (COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

¹⁰ De tachograaf is het apparaat dat rijtijden, onderbrekingen en rusttijden registreert, evenals andere perioden waarin bestuurders die goederen of personen over de weg vervoeren aan het werk en beschikbaar zijn.

¹¹ Richtlijn (EU) 2025/2205 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2025 betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie (PB L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

Verordening (EG) nr. 561/2006¹²: deze verordening bevat voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel eerlijke concurrentie tussen wegvervoerders te waarborgen, de arbeidsomstandigheden van bestuurders te verbeteren en bij te dragen tot de verkeersveiligheid. Het belangrijkste apparaat dat wordt gebruikt om rij- en rusttijden te meten, is de tachograaf. De installatie, constructie en het gebruik van de tachograaf zijn geregeld in Verordening (EU) nr. 165/2014¹³.

Verordening (EU) 2019/2144¹⁴: in deze verordening, ook wel bekend als de verordening algemene veiligheid, worden de EU-voorschriften inzake de veiligheid van voertuigen voor de typegoedkeuring vastgesteld, met inbegrip van voorschriften die betrekking hebben op de specifieke belangen van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers. Ze bevat ook het voorschrift dat voertuigen van categorie N₂¹⁵ moeten worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer.

- Verminderen van de aanpassingskosten in verband met Euro 7-emissietests

In artikel 14, lid 7, van Verordening (EU) 2024/1257¹⁶ (de Euro 7-verordening) is bepaald dat de methoden voor het meten van de uitstoot van verontreinigende stoffen moeten

¹² Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

¹³ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

¹⁴ Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹⁵ Volgens de definitie in artikel 4, lid 1, punt b), ii), van Verordening (EU) 2018/858: motorvoertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton.

¹⁶ Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

overeenkomen met die welke zijn vastgelegd in Verordening (EU) 2017/1151¹⁷ (de Euro 6-verordening). Hoewel in Euro 6 specifieke, aanzienlijk hogere emissiegrenswaarden werden vastgesteld voor een laboratoriumtest bij lage temperatuur, bevat de Euro 7-verordening geen specifieke emissiegrenswaarden voor die specifieke testprocedure. Het vereiste om te voldoen aan de algemene emissiegrenswaarden bij een dergelijke laboratoriumtest bij lage temperatuur is in strijd met de bedoeling van artikel 14, lid 7, en zou de regeldruk voor voertuigfabrikanten en nationale typegoedkeuringsinstanties vergroten, zonder dat dit voordelen oplevert voor de milieuprestaties.

Bovendien wordt in bijlage V van de Euro 7-verordening vereist dat voor de typegoedkeuring van motoren voor zware bedrijfsvoertuigen tests per voertuigtype worden uitgevoerd. Dit vereiste zorgt voor onnodige administratieve lasten en regeldruk door het aantal tests te verhogen zonder dat dit extra voordelen voor het milieu oplevert. Dit is niet in overeenstemming met de bedoeling van de medewetgevers om de emissiegrenswaarden voor zware bedrijfsvoertuigen aan te scherpen en tegelijkertijd de vastgestelde testmethoden van de Euro 6-verordening te handhaven.

Ten slotte bevat de Euro 7-verordening geen specifieke bepalingen over de methoden voor de verwerking van gegevens die worden ontvangen van boordmonitoringsystemen (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik aan boord van het voertuig (OBFCM-instrumenten) in Euro 7-voertuigen, wat zou kunnen leiden tot een gebrek aan harmonisatie en inefficiënte benaderingen die de kosten voor voertuigfabrikanten en autoriteiten zouden verhogen.

Verordening (EU) 2024/1257: deze verordening, ook bekend als de Euro 7-verordening, heeft betrekking op de typegoedkeuring van voertuigen, motoren en aanverwante systemen en onderdelen met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen. Met deze verordening worden ook maatregelen ingevoerd voor het aan boord monitoren van emissies, batterijprestaties en emissieprestaties gedurende de gehele levensduur van een voertuig.

- Verbeteren van de samenhang en voorkomen van marktfragmentatie (geluid; interoperabiliteit van voertuigen met oplaadinfrastructuur en elektriciteitsnet)

In Verordening (EU) nr. 540/2014¹⁸ worden verplichte geluidsgrenswaarden voor verschillende voertuigcategorieën en de ontwikkeling van akoestische voertuigwaarschuwingssystemen (Acoustic Vehicle Alerting System, AVAS) voor elektrische voertuigen vastgesteld. Tegelijkertijd wordt in de EU-verordening inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen de naleving van VN-reglementen inzake geluid en AVAS als alternatief erkend. Aangezien in Verordening (EU) nr. 540/2014 geen mechanisme is opgenomen om de voorschriften aan te passen aan ontwikkelingen bij de VN, is er een parallelle reeks regels

¹⁷ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

¹⁸ Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG (PB L 158 van 27.5.2014, blz. 131, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

ontstaan voor het verkrijgen van typegoedkeuring voor motorvoertuigen, met mogelijke mazen en inconsistenties voor de automobielsector, nationale typegoedkeuringsinstanties en markttoezichtautoriteiten.

Verordening (EU) nr. 540/2014: Verordening (EU) nr. 540/2014 heeft tot doel de belangrijkste bronnen van geluidshinder door motorvoertuigen te verminderen. In de verordening worden geluidsgrenswaarden voor de verschillende voertuigcategorieën vastgesteld, regels voor etikettering en consumenteninformatie vastgelegd en de ontwikkeling van akoestische voertuigwaarschuwingssystemen (AVAS) voor elektrische voertuigen geregeld.

Aangezien de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het marktaandeel van elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit — op EU-niveau — is essentieel om versnippering van bepaalde technische voorschriften te voorkomen die momenteel buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (DDC 2.0 — Verordening (EU) 2016/1388¹⁹ en RfG 2.0 — Verordening (EU) 2016/631²⁰). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten (V2G) mogelijk te maken, moeten deze voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten voldoen. Om deze redenen moet in Verordening (EU) 2018/858²¹ een bevoegdheid aan de Commissie worden toegekend.

Verordening (EU) 2018/858: bevat het algemene kader waarin EU-brede regels zijn vastgelegd inzake technische vereisten en procedures om ervoor te zorgen dat nieuwe typen motorvoertuigen en bijbehorende aanhangwagens voldoen aan de door de EU goedgekeurde voorschriften op het gebied van veiligheid en milieubescherming. De verordening heeft tot doel het kwaliteitsniveau en de onafhankelijkheid van de typegoedkeuring van voertuigen te verhogen.

- Versnellen van het gebruik van betaalbare, kleine elektrische voertuigen

Er is momenteel een tekort aan kleine, betaalbare elektrische voertuigen op de Europese markt. De A- en B-segmenten hebben samen ten opzichte van 2019 1,6 miljoen aan verkoopvolume verloren en in 2024 bestond 70 % van de nieuwe BEV-verkopen uit grote

¹⁹ Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

²⁰ Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 68, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

auto's (E- en F-segmenten) en SUV's²². Dit gaat gepaard met een algemene trend van stijgende autoprijzen in de hele EU, waardoor het bezit van een eigen auto voor veel middenklassehuishoudens steeds minder haalbaar wordt. Daarom heeft de voorzitter van de Commissie in september 2025 een initiatief voor betaalbare kleine auto's aangekondigd, dat tot doel heeft de markt voor kleine elektrische voertuigen te stimuleren. Hiervoor zijn gerichte regelgevende maatregelen vereist. De Commissie streeft ernaar om nieuwe vereisten gedurende tien jaar te bevroren en gerichte stimulansen voor te stellen in de CO₂-emissienormen voor kleine elektrische voertuigen. Het initiatief kan ook leiden tot financiële (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële stimulansen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), die in overeenstemming zijn met de regels inzake staatssteun, indien van toepassing. Daartoe is het noodzakelijk om in de wetgeving inzake motorvoertuigen een definitie van een kleine elektrische auto op te nemen die kan worden gebruikt voor gerichte maatregelen in de EU-wetgeving en door de lidstaten. Dit zou een vereenvoudiging betekenen voor ondernemingen, waardoor het zakelijk gezien aantrekkelijker wordt om in Europa op winstgevende wijze kleine, betaalbare elektrische auto's te produceren en de prijs voor consumenten te verlagen.

Het onderhavige voorstel is slechts een eerste stap in de vereenvoudigingsagenda voor de Europese automobielsector. Het omvat slechts een beperkt aantal gerichte, maar effectieve vereenvoudigingsmaatregelen. In het kader van de vereenvoudiging hebben belanghebbenden andere kwesties aan de orde gesteld met betrekking tot de vereenvoudiging van het regelgevingskader voor de automobielsector, die niet in dit omnibuspakket aan de orde komen, maar die wel in aanmerking worden genomen bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van de wetgeving inzake motorvoertuigen. In het kader van het overleg met belanghebbenden heeft de Europese Federatie van Autoproducenten (ACEA) ongeveer 130 geplande wetsvoorstellen genoemd die van invloed zijn op de automobielsector²³.

Deze lijst van ACEA bevat echter bijna 70 updates van VN-Reglementen, die op dit moment niet allemaal verplicht zijn in de EU-wetgeving. Hiervan heeft de Europese Commissie ongeveer 40 wijzigingen van bestaande VN-reglementen of nieuwe VN-reglementen geïdentificeerd die de Commissie zal uitstellen of niet zal aannemen in de EU.

Voorts wordt de vereenvoudigingsagenda gebaseerd op de volgende algemene beginselen:

Groeperen van regelgevingseisen in partijen

²² Met "voertuigsegmenten" worden informele grootteklassen bedoeld die veel worden gebruikt op de Europese markt. Segment A: minicars (bv. zeer kleine stadsauto's). Segment B: kleine auto's/supermini's. Segment C: auto's uit de lagere middenklasse/compacte auto's. Segment D: auto's uit de (hogere) middenklasse. Segment E: auto's uit de hogere klasse/full-size auto's. Segment F: luxevoertuigen/vlaggenschipmodellen. Het gaat hier om beschrijvende conventies en niet om wettelijk vastgelegde categorieën.

²³ Reach-verordening; verordening betreffende de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels; verordening persistente organische verontreinigende stoffen; batterijenverordening; richtlijn hernieuwbare energie; dataverordening; verordening betreffende gefluoreerde broeikasgassen; richtlijn betreffende de beperking van gevaarlijke stoffen; verordening kritieke grondstoffen; Europese verordening inzake duurzame producten; richtlijn radioapparatuur; laagspanningsrichtlijn; richtlijn inzake elektromagnetische compatibiliteit; richtlijn inzake pyrotechnische artikelen; verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen; verordening artificiële intelligentie; verordening markttoezicht; richtlijn drukapparatuur; richtlijn drukvaten; richtlijn vervoerbare drukapparatuur; richtlijn intelligente vervoerssystemen; netcode betreffende netaansluitingen; verordening cyberweerbaarheid; machineverordening; richtlijn betreffende technische controles van motorvoertuigen en aanhangwagens.

De Commissie zou nieuwe regelgevingseisen voor specifieke motorvoertuigen kunnen groeperen bij het vaststellen van verplichte toepassingsdata in secundaire wetgeving, tenzij de wetgever in de rechtshandeling een andere datum heeft vastgesteld. Er zou een unieke “nalevingsdatum voor de automobielsector” worden vastgesteld, waardoor de naleving van de regelgeving voor ondernemingen zou worden vereenvoudigd.

Daarnaast zorgt de Commissie, voor zover wettelijk mogelijk, ervoor dat voor wetgeving die niet specifiek betrekking heeft op de automobielsector, een mechanisme wordt ingesteld om te waarborgen dat de voorschriften voor de automobielsector op de “nalevingsdatum voor de automobielsector” in werking treden.

Respecteren van doorlooptijden voor de sector

In het industrieel actieplan voor de Europese autosector heeft de Commissie zich ertoe verbonden om bij het indienen van wetgevingsvoorstellen voldoende tijd te geven aan de sector om deze nieuwe regelgevingseisen in het productontwikkelingsproces te verwerken. Dit is een algemeen beginsel dat de Commissie bereid is te respecteren, maar het kan niet worden omgezet in een wettelijke verplichting in een omnibushandeling.

Toepassingsgebied van nieuwe regelgevingseisen

In de specifieke wetgeving inzake motorvoertuigen wordt altijd verschillende toepassingsdata gehanteerd voor nieuwe voertuigtypen en voor alle nieuwe voertuigen (d.w.z. voor bestaande voertuigtypen), om rekening te houden met de noodzaak van herontwikkeling. In bepaalde gevallen, zoals bij de eCall-verordening, zijn er alleen voorschriften vastgesteld voor nieuwe voertuigtypen. Het besluit om bestaande voertuigtypen niet te reguleren moet per geval worden genomen, waarbij rekening moet worden gehouden met de kosten van herontwikkeling van bestaande voertuigtypen, die een grote impact kunnen hebben op kleine auto's met een lagere marge, en met de voordelen van de nieuwe regelgevingseisen.

Vereenvoudigen van het typegoedkeuringskader

Gezien de steeds snellere innovatie in de sector, met name op het gebied van autonoom rijden en software-updates, is het passend om het vereenvoudigingspotentieel in het Europese typegoedkeuringskader voor motorvoertuigen te beoordelen. De complexiteit van de regelgeving kan een belemmering vormen voor EU-fabrikanten in de wereldwijde concurrentie met fabrikanten uit andere rechtsgebieden.

In 2026 voert de Commissie een evaluatie uit van het regelgevingskader voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen (Verordening (EU) 2018/858). Dit helpt bij het beoordelen van de mogelijkheden om de test- en rapportagekosten voor de automobielsector te verlagen. Uit een voorlopige analyse van de diensten van de Commissie is gebleken dat het aantal laboratoriumtests tijdens de typegoedkeuring kan worden verminderd door meer gebruik te maken van virtuele tests en door risicobeoordelingspraktijken toe te passen om te beoordelen hoe tests vooraf het best kunnen worden gecombineerd met monitoring tijdens het gebruik (zoals reeds wordt toegepast in de Euro 7-verordening, waar lichtere tests vooraf worden aangevuld met boordmonitoring van de emissieprestaties).

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

Het voorstel maakt deel uit van een pakket maatregelen met betrekking tot het concurrentievermogen van de Europese automobielsector. Het heeft tot doel de administratieve en aanpassingskosten voor de sector te verminderen om een goed

functionerende eengemaakte markt voor motorvoertuigen te waarborgen, met behoud van het hoge niveau van veiligheid en milieuprestaties dat in het regelgevingskader is vastgelegd.

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

Dit initiatief draagt bij aan de vereenvoudiging van het regelgevingskader voor de automobielsector, zoals aangekondigd in het **industriële actieplan voor de Europese autosector**. Het maakt deel uit van een automobielpakket, samen met de herziening van de CO₂-prestaties voor auto's en bestelwagens, het koolstofvrij maken van bedrijfswagenparken en het "Battery Booster"-pakket om het concurrentievermogen van de Europese automobielsector te versterken in de overgang naar emissievrije mobiliteit.

In overeenstemming met het actieplan verbetert dit initiatief de samenhang en consistentie tussen verschillende regelgevingseisen. Het geeft uitvoering aan de doelstellingen van de vereenvoudigingsagenda en de strategie voor de eengemaakte markt voor de automobielsector. De vereenvoudigingsmaatregelen hebben geen invloed op de beleidsdoelstellingen die ten grondslag liggen aan de desbetreffende regelgeving. De maatregelen dragen bij aan het koolstofvrij maken van de automobielsector door regelgevende belemmeringen voor de ingebruikname van lichte elektrische bedrijfsvoertuigen weg te nemen, in overeenstemming met de CO₂-prestaties voor personenauto's en bestelwagens. De vereenvoudigingsmaatregelen hebben geen invloed op de milieuprestaties van voertuigen en zijn volledig in overeenstemming met de milieudoelstellingen om de luchtverontreiniging en het omgevingslawaai van motorvoertuigen te verminderen. De vereenvoudigingsmaatregelen hebben geen negatieve invloed op de veiligheid van voertuigen en zijn volledig in overeenstemming met het EU-beleid inzake verkeersveiligheid.

Bovendien voorziet de digitale omnibus²⁴ in technische wijzigingen van de digitale wetgeving met betrekking tot de automobielsector, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, de invoering van bepalingen inzake risicovolle AI, de verwerking van bijzondere categorieën persoonsgegevens voor AI-training, -testen en -exploitatie en de consolidatie van bepalingen van EU-gegevenswetgeving.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

Het voorstel is gebaseerd op artikelen 91 en 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, in lijn met de oorspronkelijke rechtsgrondslagen voor de vaststelling van de sectorale kaders die met dit voorstel moeten worden gewijzigd.

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

De te wijzigen verordeningen zijn rechtshandelingen van de EU. Deze verordeningen moeten derhalve ook op EU-niveau worden gewijzigd.

²⁴ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordeningen (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 en de Richtlijnen 2002/58/EG, (EU) 2022/2555 en (EU) 2022/2557 wat betreft de vereenvoudiging van het digitale wetgevingskader, en tot intrekking van de Verordeningen (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 en Richtlijn (EU) 2019/1024 (digitale omnibus) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Evenredigheid**

Het initiatief gaat niet verder dan noodzakelijk om de doelstellingen van vereenvoudiging en lastenverlichting te verwezenlijken zonder afbreuk te doen aan de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu.

- **Keuze van het instrument**

Dit voorstel strekt tot wijziging van de volgens de gewone wetgevingsprocedure vastgestelde verordeningen, en de wijzigingen van die verordeningen moeten derhalve in overeenstemming met de gewone wetgevingsprocedure bij verordening worden vastgesteld.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

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

Niet van toepassing.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

In het kader van de strategische dialoog over de toekomst van de Europese automobielsector in januari 2025 en de openbare raadpleging over de toekomst van de Europese auto-industrie²⁵, hebben marktleiders gewezen op de noodzaak om het regelgevingskader te vereenvoudigen. Vervolgens heeft de Commissie de standpunten van de sector en andere belanghebbenden onderzocht in verschillende bilaterale uitwisselingen, via schriftelijke bijdragen van belanghebbenden met voorstellen voor vereenvoudiging van de regelgeving en tijdens een bijeenkomst met de Werkgroep motorvoertuigen²⁶. Uit de bijdragen van de belanghebbenden kwamen verschillende voorstellen naar voren om de automobielwetgeving te vereenvoudigen of te verduidelijken en de onnodige administratieve lasten die uit deze bepalingen voortvloeien, weg te nemen.

Op 14 oktober 2025 heeft de Europese Commissie een gerichte raadpleging van belanghebbenden gelanceerd in de vorm van een online-enquête, met als doel feedback te verzamelen over een voorlopige lijst van wijzigingen van bestaande automobielregelgeving. Deze enquête werd verstuurd naar meer dan 130 belanghebbenden (68 reacties) uit de automobielsector, waaronder voertuigfabrikanten, fabrikanten van auto-onderdelen, brancheorganisaties, ngo's, wagenparkbeheerders, nationale typegoedkeuringsinstanties, markttoezichtautoriteiten en andere relevante nationale autoriteiten. Belanghebbenden werden uitgenodigd om hun mening te geven over een voorlopige lijst van wijzigingen, namelijk of zij verwachten dat de maatregelen een positief, neutraal of negatief effect zullen hebben op de economie, de samenleving of het milieu, en op de regeldruk. Voorts heeft de Commissie verschillende standpuntnota's van belanghebbenden ontvangen met aanvullende suggesties, gegevens en kostenramingen, waarmee bij de opstelling van dit voorstel rekening is gehouden.

Bij alle groepen belanghebbenden was er veel steun voor de voorgestelde maatregelen.

²⁵ Openbare raadpleging over de toekomst van de Europese auto-industrie (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Toekomst-van-de-Europese-auto-industrie_nl).

²⁶ Deskundigengroep van de Commissie met vertegenwoordigers van de lidstaten en een breed scala aan belanghebbenden uit de automobielsector en het maatschappelijk middenveld.

- **Effectbeoordeling**

Gezien de noodzaak om op korte termijn een voorstel te doen om de geconstateerde problemen aan te pakken en de administratieve lasten voor ondernemingen en autoriteiten terug te dringen, kon geen effectbeoordeling plaatsvinden.

Overeenkomstig de beginselen van betere regelgeving gaat dit voorstel echter vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie met een analyse van de effecten van de voorgestelde maatregelen, gebaseerd op bestaande gegevens en informatie die is verzameld tijdens de gerichte raadpleging van belanghebbenden en op schriftelijke bijdragen van belanghebbenden.

Op basis van de beschikbare informatie wordt verwacht dat de wijzigingen een aanzienlijke jaarlijkse kostenbesparing van 706 miljoen EUR zullen opleveren voor het bedrijfsleven, met inbegrip van kmo's, burgers en overheidsinstanties.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit voorstel past in het streven van de Europese Commissie om de regeldruk voor burgers, bedrijven en overheden in de EU te verlichten teneinde de welvaart en de veerkracht van de EU te stimuleren. Het voorstel is dan ook gericht op het vereenvoudigen van de bepalingen van de wetgeving inzake motorvoertuigen, waardoor onnodige lasten en kosten voor ondernemingen en autoriteiten worden verminderd, zonder dat dit ten koste gaat van de bescherming van het milieu en de veiligheid van voertuigen.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten die zijn verankerd in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie²⁷ en onderschrijft de daarin erkende beginselen. Verlichting van administratieve lasten voor ondernemingen zou maatschappelijke winst moeten opleveren op het gebied van werkgelegenheid, innovatie en welvaart. Tegelijkertijd wordt met het voorstel getracht om een hoog niveau van milieubescherming en voertuigveiligheid te waarborgen.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Dit initiatief brengt geen extra kosten voor de Commissie met zich mee.

5. OVERIGE ELEMENTEN

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

De Commissie zal de uitvoering en toepassing van nieuwe bepalingen en de naleving ervan monitoren. Bovendien vinden overeenkomstig de beginselen van betere regelgeving geregeld evaluaties plaats van de doelmatigheid, de doeltreffende verwezenlijking van de doelstellingen, de relevantie, de samenhang en de meerwaarde van de verordeningen die met dit voorstel worden gewijzigd. Dit voorstel vergt geen uitvoeringsplan.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Voorgestelde wijzigingen van **Verordening (EG) nr. 561/2006**: de eerste voorgestelde wijziging houdt in dat lidstaten elektrische bestelwagens van categorie N₂²⁸ (met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton) die

²⁷ PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ Volgens artikel 4, lid 1, punt b), ii), van Verordening (EU) 2018/858 zijn voertuigen van categorie N₂: motorvoertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton.

uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt, mogen vrijstellen van de verplichting om slimme tachografen te installeren, zodat zij op gelijke voet komen te staan met hun equivalent op fossiele brandstof, namelijk dieselbestelwagens van categorie N₁²⁹.

Het belangrijkste verwachte effect van de voorgestelde maatregel is een kostenbesparing voor bedrijven, met name kmo's, die de belangrijkste gebruikers/kopers van dergelijke bestelwagens zijn en die voor het betreffende type elektrische bestelwagen geen slimme tachografen meer hoeven te installeren. Bovendien zal het verwijderen van de tachograaf ook zorgen voor een vermindering van de administratieve lasten/kosten voor de ondernemingen/bestuurders, die de tachografische gegevens niet meer hoeven te downloaden (2 tot 4 uur per maand). Bovendien zal het creëren van een gelijk speelveld tussen dieselbestelwagens van categorie N₁ en elektrische bestelwagens van categorie N₂ door middel van lagere prijzen voor deze laatste het gebruik van dergelijke elektrische bestelwagens stimuleren.

Kampeerwagens of auto-caravancombinaties met een gewicht van meer dan 7,5 ton vallen ook onder de regels inzake rij- en rusttijden en de installatie en het gebruik van de tachograaf.

In zaak C-666/21 voor het Hof van Justitie van de Europese Unie³⁰ heeft een burger aangevoerd dat Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 niet bedoeld zijn voor niet-commerciële gebruikers en dat dergelijke voertuigen niet als commercieel vervoer moeten worden behandeld. Het Hof oordeelde echter dat dergelijke regels van toepassing kunnen zijn op niet-commerciële gebruikers met een voertuig van meer dan 7,5 ton. Het Hof heeft met name geoordeeld dat “het begrip “wegvervoer van goederen” [...] het wegvervoer omvat dat plaatsvindt met een voertuig waarvan de toegestane maximummassa in de zin van artikel 4, onder m), van Verordening nr. 561/2006, zoals gewijzigd, meer dan 7,5 ton bedraagt, en wel ook wanneer dit voertuig is toegerust om behalve als tijdelijke leefruimte voor privégebruik tevens te dienen als goederenlaadruimte voor niet-commerciële doeleinden, zonder dat in dit verband het laadvermogen van dit voertuig en de categorie waaronder het in het nationale wegenverkeersregister is ingeschreven van belang zijn”.

Om het wettelijk kader rond het specifieke geval van voor privégebruik bestemde kampeerwagens met een maximaal toegestane massa van meer dan 7,5 ton te verduidelijken en om fabrikanten en klanten van dergelijke voertuigen juridische duidelijkheid te verschaffen, bestaat het tweede wijzigingsvoorstel uit de toevoeging van een nieuw punt s) aan artikel 13 van Verordening (EG) nr. 561/2006, waardoor de lidstaten campers kunnen vrijstellen van de regels inzake rij- en rusttijden en de tachograaf. Bovendien zorgt de geplande vrijstelling van de tachograafverplichting voor deze voertuigen voor lagere kosten en meer vertrouwen bij de bestuurders die kampeerwagens gebruiken voor toeristische doeleinden.

Voorgestelde wijzigingen van **Verordening (EU) 2019/2144**: de voorgestelde wijziging beoogt elektrische bestelwagens van categorie N₂ met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton en minder dan 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer, waardoor zij op gelijke voet komen te staan met hun equivalent op fossiele brandstof, namelijk dieselbestelwagens van categorie N₁.

²⁹ Volgens artikel 4, lid 1, punt b), i), van Verordening (EU) 2018/858 zijn voertuigen van categorie N₁: motorvoertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton.

³⁰ Arrest van 2 maart 2023, Åklagarmyndigheten, zaak C-666/21, EU:C:2023:149.

Het belangrijkste verwachte effect van de voorgestelde maatregel is een kostenbesparing voor bedrijven, met name kmo's, die de belangrijkste gebruikers/kopers van dergelijke bestelwagens zijn. De kostenbesparing vloeit niet alleen voort uit de kosten die niet worden gemaakt in verband met de installatie van de snelheidsbegrenzer, maar ook uit de grotere operationele flexibiliteit die voortvloeit uit de mogelijkheid om deze voertuigen op de snelweg met een iets hogere snelheid te laten rijden. Bovendien zal het creëren van een gelijk speelveld tussen dieselbestelwagens van categorie N₁ en elektrische bestelwagens van categorie N₂ door middel van lagere prijzen voor deze laatste het gebruik van dergelijke elektrische bestelwagens stimuleren. Tot slot is het van belang te benadrukken dat deze vrijstelling naar verwachting geen negatieve gevolgen zal hebben voor de milieu- of veiligheidsprestaties van de betrokken voertuigen.

Voorgestelde wijzigingen van **Verordening (EU) 2024/1257**: De temperaturomstandigheden van de “laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies” als bedoeld in tabellen 1 en 2 van bijlage V vallen onder de test “verontreinigende gassen en PN bij tests op de weg (RDE)” in dezelfde tabellen. Het aantonen van naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij -7 °C) gebeurt door te voldoen aan de vereisten voor emissies onder reële rijomstandigheden (RDE) (tussen -7 °C en 38 °C) en daarom wordt het gerechtvaardigd geacht om de speciale laboratoriumtest bij lage temperatuur (type 6) te schrappen.

De verwachte effecten van de voorgestelde maatregel hebben voornamelijk betrekking op het behoud van de intentie van de medewetgevers om vast te houden aan de Euro 6-voorschriften overeenkomstig artikel 14, lid 7, van Verordening (EU) 2024/1257, het verminderen van de regeldruk zonder nalevingsproblemen te creëren en het bieden van rechtszekerheid.

Een andere voorgestelde maatregel bestaat erin om voor de typegoedkeuring van Euro 7-motoren (technische eenheid) te verwijzen naar “voertuigcategorieën” in plaats van naar “voertuigtypen”, d.w.z. “Vereiste demonstratietests voor alle brandstoffen waarvoor de typegoedkeuring wordt verleend per voertuigcategorie en een verklaring van overeenstemming voor alle brandstoffen, alle ladingen en alle toepasselijke voertuigcategorieën in respectievelijk de tabellen 3, 4, 7 en 8 van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257”.

De voorgestelde maatregel zal naar verwachting zorgen voor een aanzienlijke vermindering van de regeldruk, zowel op administratief gebied als op het gebied van testen, zonder dat dit ten koste gaat van de milieunormen. Zo wordt herhaaldelijk testen van motoren in verschillende voertuigtypen die een identieke technologie gebruiken, vermeden en worden kosten in verband met meerdere typegoedkeuringen en testprocessen bespaard. Het ondersteunt de marktstabiliteit en kan mogelijk zorgen voor lagere voertuigprijzen, wat zowel exploitanten als consumenten ten goede komt.

Met een andere voorgestelde maatregel zal worden verduidelijkt dat de Commissie bevoegd is om maatregelen te ontwikkelen om ervoor te zorgen dat gegevens van boordmonitoring (OBM) en de meting van het brandstofverbruik aan boord van het voertuig (OBFCM) op een geharmoniseerde manier worden ontvangen, verzameld, verwerkt en opgeslagen om de werkelijke prestaties van Euro 7-voertuigtypen te monitoren.

Een geharmoniseerde OBM/OBFCM-gegevensinfrastructuur op EU-niveau zou aanzienlijke kostenbesparingen kunnen opleveren in vergelijking met een situatie waarin elke lidstaat zijn eigen systemen ontwikkelt en onderhoudt. De besparingen zijn het gevolg van schaalvoordelen, minder dubbel werk en geharmoniseerde nalevingsprocessen. In plaats van met meerdere nationale systemen te moeten communiceren, kunnen voertuigfabrikanten

gestandaardiseerde gegevens eenmalig doorgeven, wat de kosten voor software-integratie en certificering vermindert.

Aangezien **Verordening (EU) nr. 540/2014** achterhaald is, wordt voorgesteld om de verordening met ingang van 1 juli 2027 in te trekken. Bovendien wordt overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) nr. 540/2014 met ingang van 1 juli 2027 Richtlijn 70/157/EEG³¹ van de Raad ingetrokken. Met het oog op het voorkomen van mogelijke rechtsonzekerheid wordt in het onderhavige voorstel de intrekking met dezelfde datum van inwerkingtreding bevestigd.

Om de verwijzing naar de ingetrokken verordening te vervangen, wordt voorgesteld bijlage II bij **Verordening (EU) 2018/858** te wijzigen met een verwijzing naar de geluidsgerelateerde reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE): Reglement nr. 51³² betreffende geluid van voertuigen van de categorieën M en N; Reglement nr. 59³³ betreffende vervangende geluiddempingssystemen en Reglement nr. 138³⁴ betreffende stille wegvoertuigen of AVAS.

De voorgestelde wijzigingen om te verwijzen naar VN-Reglementen zouden een gelijk speelveld creëren voor autofabrikanten in de EU bij de wereldwijde verkoop van hun auto's, omdat zij dan niet langer twee verschillende regelgevingskaders inzake geluidsemissies hoeven te volgen. Met de voorgestelde wijzigingen zouden ook eventuele mazen in de wet worden gedicht en zou een eenvoudiger/consistenter kader ontstaan voor zowel de automobielsector als de typegoedkeuringsinstanties en markttoezichtautoriteiten. Bovendien zouden de samenleving en het milieu baat hebben bij een verbeterde reikwijdte die geluid van terugslag, geluidsactuatoren en geluidsversterkingssystemen beperkt. Er worden overgangsbepalingen voorgesteld om een soepele overgang van de sector naar het gewijzigde wettelijke kader te waarborgen.

Voorgestelde wijzigingen van **Verordening (EU) 2018/858**: de eerste voorgestelde maatregel tot wijziging van deze verordening bestaat uit de invoeging in bijlage I, deel A, punt 2, bij Verordening (EU) 2018/858 van een nieuw punt 2.4 waarin een subcategorie voor kleine elektrische voertuigen wordt gedefinieerd.

De voorgestelde wijziging maakt het mogelijk om EU-wetgeving te richten op regelgevende maatregelen voor deze specifieke subcategorie, met het oog op het stimuleren van de productie en het gebruik van kleine elektrische voertuigen. Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige regelgeving voor motorvoertuigen zal de Commissie bijvoorbeeld rekening houden met de proportioneel grotere impact die nieuwe eisen kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van kleine elektrische voertuigen in vergelijking met

³¹ Richtlijn 70/157/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen (PB L 42 van 23.2.1970, blz. 16, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

³² Reglement nr. 51 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen op ten minste vier wielen wat de geluidsemissie betreft (PB L 138 van 4.6.2018, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/nld>).

³³ Reglement nr. 59 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van vervangende geluiddempingssystemen (PB L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Reglement nr. 138 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van stille wegvoertuigen wat hun beperkte hoorbaarheid betreft (PB L 9 van 13.1.2017, blz. 33, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj>).

zwaardere en duurere voertuigen. Bovendien wordt in het kader van de CO₂-emissienormen voor voertuigen een gericht stimuleringsmechanisme geïntroduceerd in de vorm van een superkrediet [add reference to CO2 review proposal]. Zo kunnen voertuigfabrikanten profiteren van de bijdrage van kleine elektrische voertuigen aan het behalen van de totale CO₂-emissiedoelstelling voor hun wagenpark, wat een sterke stimulans vormt voor voertuigfabrikanten om grotere aantallen kleine elektrische voertuigen te produceren en op de markt te brengen. Bovendien zal de Commissie, zoals aangekondigd in het industrieel actieplan voor de Europese autosector, een aanbeveling publiceren met opties voor stimuleringsregelingen die, in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, waar van toepassing, effectief zijn gebleken bij het bevorderen van het gebruik van emissievrije voertuigen. Waarschijnlijk zullen alle elektrische voertuigen profiteren van de aanbeveling van de Commissie, met inbegrip van kleine elektrische voertuigen, zoals gedefinieerd in de nieuwe subcategorie.

De verwachte voordelen van deze wijziging zouden door EU-burgers moeten worden ervaren in de vorm van grotere voordelen bij de aankoop of het bezit van een kleine elektrische auto, maar dit is afhankelijk van de uitvoering van dit beleid op nationaal niveau.

Een andere voorgestelde wijziging van Verordening (EU) 2018/858 betreft de toevoeging van een nieuw lid 4 aan artikel 5.

Met deze maatregel krijgt de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen met het oog op het vaststellen van technische voorschriften voor puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's), wat betreft de communicatie en hardware-interface van die voertuigen met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.

Aangezien de technologie voor elektrische voertuigen zich snel ontwikkelt en de interactie tussen voertuigen, laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds meer wordt gereguleerd door niet-sectorespecifieke wetgeving (DDC 2.0 — Verordening (EU) 2016/1388 en RfG 2.0 — Verordening (EU) 2016/631), wordt een geharmoniseerde aanpak van voertuiggerelateerde technische voorschriften op dit gebied van cruciaal belang om versnippering en onnodige administratieve lasten en kosten te voorkomen.

In de toekomst is een uniforme aanpak van interoperabiliteit essentieel voor het versnellen van de ontwikkeling van opkomende diensten zoals vehicle-to-grid-mogelijkheden (V2G). Deze diensten kunnen de stabiliteit van het elektriciteitsnet ondersteunen, piekvraag afvlakken, de energiekosten voor eigenaren van elektrische voertuigen verlagen en een bredere invoering van hernieuwbare energie mogelijk maken.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 en (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de vereenvoudiging van de technische voorschriften en testprocedures voor motorvoertuigen en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad en Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name de artikelen 91 en 114,

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 Comité³⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³⁶,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het verslag-Draghi over de toekomst van het Europese concurrentievermogen³⁷ uit 2024 werd benadrukt dat het aantal voorschriften en de complexiteit ervan de speelruimte van ondernemingen in de Unie dreigen te beperken en hun concurrentievermogen kunnen aantasten. In een gedetailleerde analyse van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ en (EU)

³⁵ PB C, , blz. .

³⁶ PB C, , blz. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³⁸ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010,

2024/1257⁴¹ van het Europees Parlement en de Raad werd eveneens gewezen op de buitensporige administratieve lasten en kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen. Op basis van deze bevindingen is het passend om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielsector te vereenvoudigen en onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te verminderen, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen.

- (2) In het industrieel actieplan voor de Europese autosector⁴² werd opgeroepen tot een pakket ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de automobielsector door de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingseisen te verbeteren.
- (3) Artikel 114 VWEU is de passende rechtsgrondslag voor het vaststellen van de maatregelen die nodig zijn voor de instelling en de werking van de interne markt. Naast artikel 114 VWEU moet deze verordening een aanvullende specifieke rechtsgrondslag hebben voor de wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, die is gebaseerd op artikel 91 VWEU.
- (4) Deze verordening wordt weliswaar vastgesteld met het oog op de instelling en de werking van de interne markt, maar de vereenvoudiging en stroomlijning van de technische voorschriften, testprocedures en typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen ondersteunen ook de bredere doelstelling van de Unie om de geleidelijke integratie van kandidaat-lidstaten in de markt van de Unie te bevorderen. Door convergentie van de regelgeving, afstemming op de reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) en een coherente uitvoering van het acquis van de Unie te bevorderen, draagt deze verordening bij tot het verminderen van technische handelsbelemmeringen, het versterken van geïntegreerde Europese waardeketens in de automobielsector en het vergroten van de veerkracht en het concurrentievermogen van het ecosysteem van de Europese automobielsector, zonder afbreuk te doen aan de autonomie van het recht van de Unie of de besluitvorming.
- (5) Om de arbeidsomstandigheden van bestuurders, de verkeersveiligheid en eerlijke concurrentie te verbeteren, wordt in de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad⁴³ bepaald dat vrachtwagens met

(EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — "Industrieel actieplan voor de Europese autosector" (COM(2025) 95 final).

⁴³ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van

een gewicht van meer dan 3,5 ton moeten worden uitgerust met een tachograaf. In artikel 3, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014 wordt de lidstaten echter de mogelijkheid geboden om de in artikel 13, leden 1 en 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen van die verplichting vrij te stellen.

- (6) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen. De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vergt aanzienlijke inspanningen van voertuigexploitanten en bestuurders en remt de toename van het aantal lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen.
- (7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt.
- (8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor lichte elektrische bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.
- (9) Ter vermindering van de lasten die de installatie en het gebruik van een tachograaf met zich meebrengen voor niet-beroepschauffeurs die grote kampeerwagens voor niet-commerciële doeleinden besturen, en van de gevolgen ervan voor de vraag naar dergelijke voertuigen, moeten de nationale autoriteiten dergelijke voertuigen en activiteiten kunnen vrijstellen van de rij- en rusttijdregels en het gebruik van de tachograaf, mits daardoor de in artikel 1 van die verordening genoemde doelstellingen niet worden ondermijnd.
- (10) Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wordt de typegoedkeuring van motorvoertuigen toegestaan wat het geluidsniveau en akoestische waarschuwingssystemen voor voertuigen betreft, uit hoofde van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁴ of uit hoofde van de VN-reglementen, waaronder de Reglementen nrs. 138⁴⁵, 51⁴⁶ en 59⁴⁷ van de VN/ECE. Dat

sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁴⁴ Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG (PB L 158 van 27.5.2014, blz. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Reglement nr. 138 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van stille wegvoertuigen wat hun beperkte hoorbaarheid betreft [2017/71] (PB L 9 van 13.1.2017, blz. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Reglement nr. 51 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen op ten minste vier wielen wat hun geluidsemissie betreft [2018/798] (PB L 138 van 4.6.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Reglement nr. 59 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van vervangende geluidsdempingssystemen [2025/844] (PB L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

parallele systeem brengt het risico van marktfragmentatie met zich mee. Bovendien is Verordening (EU) nr. 540/2014 achterhaald door een gebrek aan actualiseringen in vergelijking met de drie bovengenoemde VN/ECE-reglementen. Om te zorgen voor een coherent kader en volledige afstemming op de VN-reglementen, moet Verordening (EU) nr. 540/2014 worden ingetrokken en moet bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 worden gewijzigd om alleen naleving van de toepasselijke VN-reglementen toe te staan.

- (11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie⁴⁸ en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie⁴⁹). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.
- (12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (langere overgangperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO₂-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M₁ een subcategorie in te voeren.
- (13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel

⁴⁸ Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: [https://eur-
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj](https://eur-
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj)).

⁴⁹ Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.

- (14) Zoals aangekondigd in het Industrieel actieplan voor de Europese autosector zal de Commissie een aanbeveling opstellen met opties voor stimuleringsregelingen die effectief zijn gebleken bij het bevorderen van het gebruik van emissievrije voertuigen en die in overeenstemming zijn met de mededingingsregels. Op basis van de nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen zouden ook aanbevelingen aan de lidstaten kunnen worden gedaan voor financiële maatregelen (bv. aankoopsubsidies, belastingvrijstellingen, vrijstellingen van tolheffing) en niet-financiële maatregelen (bv. toewijzing van parkeerrechten op basis van grootte, speciale laadinfrastructuur enz.) .
- (15) In artikel 3, lid 1, van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad⁵⁰ betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën voertuigen is bepaald dat snelheidsbegrenzers moeten worden geïnstalleerd en gebruikt in voertuigen van de categorieën N₂ en N₃. Op grond van dat artikel mogen dergelijke voertuigen alleen op de weg worden gebruikt indien zij met een snelheidsbegrenzer zijn uitgerust. Het voorschrift inzake de installatie is bij Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad opgenomen in de wetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen.
- (16) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust, hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. Die verplichting brengt onnodige kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor de toename van het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd. Het is daarom passend om emissievrije voertuigen van categorie N₂ met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust.
- (17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Aangezien de temperaturomstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij -7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van -7 °C tot 38 °C). Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd.

⁵⁰ Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

- (18) In bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 is bepaald dat voor het testen van motoren van zware bedrijfsvoertuigen demonstratietests vereist zijn voor alle toepasselijke brandstoffen en voertuigtypen waarvoor typegoedkeuring wordt verleend. Om de administratieve kosten in verband met die tests aanzienlijk te verminderen zonder afbreuk te doen aan de milieunormen, is het passend om in de tabellen 1, 2, 3, 4, 7 en 8 van bijlage V testvoorschriften op voertuigcategorieniveau in te voeren.
- (19) In Verordening (EU) 2024/1257 worden systemen voor boordmonitoring (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik aan boord (OBFCM-instrumenten) geïntroduceerd, die bedoeld zijn om realtime nalevingscontroles, harmonisatie-inspanningen, toezicht op de levenscyclus, lagere testkosten en gestroomlijnde handhavingsmaatregelen te vergemakkelijken. Om OBM- en OBFCM-gegevens efficiënt te kunnen ontvangen, verwerken en opslaan, moet worden verduidelijkt dat de bevoegdheid van de Commissie om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen ook betrekking heeft op het vaststellen van de methoden en voorschriften die nodig zijn voor het toezicht op de conformiteit van voertuigtypen.
- (20) Om de juridische duidelijkheid te waarborgen na de intrekking van Verordening (EU) nr. 540/2014, die een bepaling tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad⁵¹ bevat, is het noodzakelijk om in deze verordening te voorzien in de intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad. Om voertuigfabrikanten voldoende tijd te geven om hun productieprocessen aan te passen, is het passend te voorzien in een overgangperiode waarin voertuigen nog steeds overeenkomstig Verordening (EU) nr. 540/2014 kunnen worden goedgekeurd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 13, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) het volgende punt f bis) wordt ingevoegd:
“f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;”;
- 2) het volgende punt s) wordt toegevoegd:
“s) kampeerwagens, zoals gedefinieerd in deel A, punt 5.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858, die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer.”.

Artikel 2

Wijziging van Verordening (EU) 2018/858

⁵¹ Richtlijn 70/157/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen (PB L 42 van 23.2.1970, blz. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

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

- 1) aan artikel 5 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

“4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.”;
- 2) de bijlagen I en II worden gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Wijziging van Verordening (EU) 2019/2144

Aan artikel 9 van Verordening (EU) 2019/2144 wordt het volgende lid 5 bis toegevoegd:

“5 bis. Voertuigen van categorie N₂ die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.”.

Artikel 4

Wijziging van Verordening (EU) 2024/1257

Verordening (EU) 2024/1257 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) artikel 14, lid 4, punt j), wordt vervangen door:

“j) de methoden, voorschriften en tests, met inbegrip van nalevingsdrempels, om de prestaties van OBFCM-instrumenten, OBD- en OBM-systemen en de sensoren van die instrumenten en systemen, alsook communicatie buiten het voertuig van door deze instrumenten en systemen geregistreerde gegevens te waarborgen, waaronder met het oog op het monitoren van de conformiteit van voertuigtypen;”;
- 2) bijlage V wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

Artikel 5

Intrekkingen

1. Verordening (EU) nr. 540/2014 wordt ingetrokken.
2. Richtlijn 70/157/EEG wordt ingetrokken met ingang van 1 juli 2027.

Artikel 6

Overgangsbepalingen

Conformiteitscertificaten voor nieuwe voertuigen die na [OP: please insert the date of entry into force of this Regulation] zijn geproduceerd en vóór 1 juli 2028 zijn goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 540/2014, blijven geldig voor de toepassing van de artikelen 48 en 49 van Verordening (EU) 2018/858.

Artikel 7

Inwerkingtreding en toepassing

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

Zij is van toepassing met ingang van [*on the twentieth day following that of its publication in the Official Journal of the European Union*]. Artikel 3 is echter van toepassing met ingang van ... [*the transposition date in the proposal amending Directive 92/6*].

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

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL EN DIGITAAL MEMORANDUM

1.KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF	3
1.1. Benaming van het voorstel/initiatief	3
1.2. Betrokken beleidsterreinen.....	3
1.3. Doelstelling(en).....	3
1.3.1. Algemene doelstelling(en)	3
1.3.2. Specifieke doelstelling(en).....	3
1.3.3. Verwachte resultaten en gevolgen	3
1.3.4. Prestatie-indicatoren.....	3
1.4. Het voorstel/initiatief betreft:	4
1.5. Motivering van het voorstel/initiatief	4
1.5.1. Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief.....	4
1.5.2. Meerwaarde van het optreden van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “meerwaarde van het optreden van de EU” verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.	4
1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan.....	4
1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten	5
1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking	5
1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief	6
1.7. Wijzen van uitvoering van de begroting	6
2.BEHEERSMAATREGELEN	8
2.1. Regels inzake monitoring en rapportage.....	8
2.2. Beheers- en controlesystemen.....	8
2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie	8
2.2.2. Informatie over de vastgestelde risico’s en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico’s te beperken	8
2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding tussen de controlekosten en de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).	8
2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden.....	9
3.GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF	10

3.1.	Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven.....	10
3.2.	Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten	12
3.2.1.	Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten.....	12
3.2.1.1.	Kredieten uit goedgekeurde begroting	12
3.2.1.2.	Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten.....	17
3.2.2.	Geraamde output, gefinancierd uit beleidskredieten.....	22
3.2.3.	Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten	24
3.2.3.1.	Kredieten uit goedgekeurde begroting	24
3.2.3.2.	Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten.....	24
3.2.3.3.	Totaal kredieten.....	24
3.2.4.	Geraamde personeelsbehoeften.....	25
3.2.4.1.	Gefinancierd uit goedgekeurde begroting	25
3.2.4.2.	Gefinancierd uit externe bestemmingsontvangsten	26
3.2.4.3.	Totale personeelsbehoeften	26
3.2.5.	Overzicht van het geschatte effect op met digitale technologie samenhangende investeringen	28
3.2.6.	Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader	28
3.2.7.	Bijdragen van derden	28
3.3.	Geraamde gevolgen voor de ontvangsten	29
4.	DIGITALE DIMENSIES	29
4.1.	Voorschriften met digitale relevantie.....	30
4.2.	Gegevens	30
4.3.	Digitale oplossingen.....	31
4.4.	Interoperabiliteitsbeoordeling	31
4.5.	Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering.....	32

1.KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

--

1.2. Betrokken beleidsterreinen

--

1.3. Doelstelling(en)

1.3.1. Algemene doelstelling(en)

--

1.3.2. Specifieke doelstelling(en)

<u>Specifieke doelstelling nr.</u>

1.3.3. Verwachte resultaten en gevolgen

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

--

1.3.4. Prestatie-indicatoren

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

--

1.4. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁵²
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeften waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

--

⁵² In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

- 1.5.2. *Meerwaarde van het optreden van de EU (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “meerwaarde van het optreden van de EU” verstaan de waarde die het optreden van de Unie oplevert boven op de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor optreden op EU-niveau (ex ante)

Verwachte meerwaarde van de EU (ex-post)

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

--

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

--

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

--

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

onbeperkte geldigheidsduur

- uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ,
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijzen van uitvoering van de begroting

Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
- door de uitvoerende agentschappen

Gedeeld beheer met de lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken toe te vertrouwen aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen
- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke)
- de Europese Investeringsbank en het Europees Investeringsfonds
- de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen
- publiekrechtelijke organen
- privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties
- organen waaraan of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling
- in een lidstaat gevestigde organen die onder het privaatrecht van een lidstaat of onder het Unierecht vallen en die in aanmerking komen om overeenkomstig sectorspecifieke regelgeving te worden belast met de uitvoering van middelen van de Unie of begrotingsgaranties, voor zover dergelijke organen onder zeggenschap staan van publiekrechtelijke organen of privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, en beschikken over voldoende financiële garanties in de vorm van hoofdelijke aansprakelijkheid van de controlerende organen of gelijkwaardige financiële garanties, die voor elke actie beperkt kunnen blijven tot het maximumbedrag van de steun van de Unie.

Opmerkingen

--

2.BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake monitoring en rapportage

--

2.2. Beheers- en controlesystemen

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde wijzen van uitvoering van de begroting, uitvoeringsmechanismen voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

--

2.2.2. Informatie over de vastgestelde risico's en het systeem of de systemen voor interne controle die zijn opgezet om die risico's te beperken

--

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

--

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

--

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubrieken van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

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

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁵³	van EVA-landen ⁵⁴	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten ⁵⁵	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

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

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaten	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE
	[XX.YY.YY.YY]	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

⁵³ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁵⁴ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁵⁵ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.1.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader		Nummer					
DG: <.....>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000
	Betalingen	(2a)					0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000
	Betalingen	(2b)					0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					0,000
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000
	Betalingen	(2a)					0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000

	Betalingen	(2b)						0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
Begrotingsonderdeel		(3)						0,000
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <....> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	
---	--------	--

DG: <.....>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000
	Betalingen	(2a)					0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000

	Betalingen	(2b)						0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
Begrotingsonderdeel		(3)						0,000
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027	
Beleidskredieten								
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000	
	Betalingen	(2a)					0,000	
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000	
	Betalingen	(2b)					0,000	
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
Begrotingsonderdeel		(3)					0,000	
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021-2027
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <....> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
• TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder de rubrieken 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”				
DG: <.....>		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL DG <.....>	Kredieten	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAAL DG <.....>	Kredieten	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------------------------	-----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7	Vastleggingen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
van het meerjarig financieel kader	Betalingen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	
---	--------	--

DG: <.....>			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021-2027
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000
	Betalingen	(2a)					0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000
	Betalingen	(2b)					0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					0,000
TOTAAL kredieten	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

voor DG <.....>		Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
Beleidskredieten								
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)						0,000
	Betalingen	(2a)						0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)						0,000
	Betalingen	(2b)						0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten								
Begrotingsonderdeel		(3)						0,000
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <....> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubriek van het meerjarig financieel kader		Nummer						
DG: <.....>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK	

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000
	Betalingen	(2a)					0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000
	Betalingen	(2b)					0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					0,000
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)					0,000
	Betalingen	(2a)					0,000
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					0,000
	Betalingen	(2b)					0,000
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten							
Begrotingsonderdeel		(3)					0,000
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL MFK 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <....> van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021-2027
• TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL kredieten onder de rubrieken 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalingen	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

DG: <.....>		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021-2027
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL DG <.....>	Kredieten	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
• Personele middelen		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Andere administratieve uitgaven		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL DG <.....>		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kredieten						

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7	Vastleggingen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
van het meerjarig financieel kader	Betalingen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd uit beleidskredieten (niet invullen voor gedecentraliseerde agentschappen)

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

Vermeld doelstellingen en outputs			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL	
	OUTPUTS																	
↓	Type ⁵⁶	Gem. kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten

⁵⁶ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁵⁷ ...																		
— Output																		
— Output																		
— Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																		
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																		
— Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																		
TOTAAL																		

⁵⁷ Zoals beschreven in punt 1.3.2 “Specifieke doelstelling(en)”.

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

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

3.2.3.1. Kredieten uit goedgekeurde begroting

GOEDGEKEURDE KREDIETEN	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Kredieten uit externe bestemmingsontvangsten

EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Totaal kredieten

TOTAAL GOEDGEKEURDE KREDIETEN + EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Buiten RUBRIEK 7					
Personele middelen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andere administratieve uitgaven	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

3.2.4. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven

3.2.4.1. Gefinancierd uit goedgekeurde begroting

Raming in voltijdequivalenten (vte's)

GOEDGEKEURDE KREDIETEN		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)					
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-delegaties)		0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)		0	0	0	0
• Extern personeel (in vte's)					
20 02 01 (AC, END van de "totale financiële middelen")		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)		0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	— centrale diensten	0	0	0	0
	— EU-delegaties	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) — rubriek 7		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) — buiten rubriek 7		0	0	0	0
TOTAAL		0	0	0	0

3.2.4.2. Gefinancierd uit externe bestemmingsontvangsten

EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN		Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)					
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-delegaties)		0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)		0	0	0	0

• Extern personeel (in voltijdequivalenten)					
20 02 01 (AC, END van de “totale financiële middelen”)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)		0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	— centrale diensten	0	0	0	0
	— EU-delegaties	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — onderzoek onder contract)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — eigen onderzoek)		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) — rubriek 7		0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) — buiten rubriek 7		0	0	0	0
TOTAAL		0	0	0	0

3.2.4.3. Totale personeelsbehoeften

TOTAAL GOEDGEKEURDE KREDIETEN + EXTERNE BESTEMMINGSONTVANGSTEN	Jaar	Jaar	Jaar	Jaar
	2024	2025	2026	2027
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)				
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-delegaties)	0	0	0	0
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)	0	0	0	0
01 01 01 11 (eigen onderzoek)	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)	0	0	0	0
• Extern personeel (in voltijdequivalenten)				
20 02 01 (AC, END van de “totale financiële middelen”)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END en JPD in de EU-delegaties)	0	0	0	0
Admin. ondersteuning [XX.01.YY.YY]	— centrale diensten	0	0	0
	— EU-delegaties	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END — onderzoek onder contract)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END — eigen onderzoek)	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) — rubriek 7	0	0	0	0
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden) — buiten rubriek 7	0	0	0	0
TOTAAL	0	0	0	0

Aantal personeelsleden dat nodig is voor de uitvoering van het voorstel (in vte's):

	Uit te voeren door bestaand personeel van de diensten van de Commissie	Uitzonderlijk aanvullend personeel*		
		Te financieren uit rubriek 7 of onderzoek	Te financieren uit BA- onderdeel	Te financieren uit vergoedingen
Personeelsformatieposten			n.v.t.	
Extern personeel (AC,				

END, INT)				
-----------	--	--	--	--

Beschrijving van de uit te voeren taken door:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

3.2.5. *Overzicht van het geschatte effect op met digitale technologie samenhangende investeringen*

Verplicht: in onderstaande tabel moet de beste schatting worden gegeven van de met digitale technologie samenhangende investeringen die uit het voorstel/initiatief voortvloeien.

De kredieten onder rubriek 7 moeten in uitzonderlijke gevallen in het desbetreffende onderdeel worden opgenomen, indien vereist voor de uitvoering van het voorstel/initiatief.

De kredieten onder de rubrieken 1 t/m 6 moeten worden weergegeven als “IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma’s”. Deze uitgaven betreffen het operationele budget dat gebruikt moet worden voor hergebruik, koop of ontwikkeling van IT-platforms of tools die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het initiatief, alsook daarmee verband houdende investeringen (bv. licenties, studies, gegevensopslag enz.). De in deze tabel vermelde informatie moet in overeenstemming zijn met de gegevens in deel 4, “Digitale dimensies”.

TOTAAL Digitale en IT-kredieten	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL MFK 2021- 2027
RUBRIEK 7					
IT-uitgaven (algemeen)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Buiten RUBRIEK 7					
IT-beleidsuitgaven inzake operationele programma's	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotaal buiten RUBRIEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader*

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel van beschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK)
- vereist een beroep op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening
- vereist een herziening van het MFK

3.2.7. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

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

	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Totaal
Medefinancieringsbron					
TOTAAL medegefinancierde kredieten					

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten
 - geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel ontvangsten:	voor	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁵⁸			
			Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027
Artikel						

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten de betrokken begrotingsonderdelen voor uitgaven.

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

4. DIGITALE DIMENSIES

4.1. Voorschriften met digitale relevantie

Verwijzing naar	Beschrijving van voorschrift	Betrokken actoren	Processen op hoog	Categorieën
--------------------	---------------------------------	----------------------	----------------------	-------------

⁵⁸ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

voorschrift			niveau	
Artikel 2, lid 1	De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	Europese Commissie Nationale instanties Marktdeelnemers	Uitwisseling van gegevens	Gegevens
Artikel 4, lid 1	De Commissie neemt, indien nodig in samenwerking met de lidstaten, maatregelen om ervoor te zorgen dat OBM- en OBFCM-gegevens op een geharmoniseerde wijze worden ontvangen, verwerkt en opgeslagen.	Europese Commissie Nationale instanties Marktdeelnemers	Uitwisseling van gegevens	Gegevens
Artikel 4, lid 2	De methoden, maatregelen, voorschriften en tests, met inbegrip van nalevingsdrempels, om de prestaties van OBFCM-instrumenten, OBD- en OBM-systemen en de sensoren van die instrumenten en systemen, alsook communicatie buiten het	Europese Commissie Nationale instanties Marktdeelnemers		Gegevens

	voertuig van door deze instrumenten en systemen geregistreeerde gegevens te waarborgen			
--	--	--	--	--

4.2. Gegevens

Soort gegevens	Verwijzing naar voorschrift(en)	Standaard en/of specificatie (indien van toepassing)
Gegevens in verband met de communicatie van puur elektrische voertuigen (PEV) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfuncties ondersteunen	Artikel 2	De Commissie neemt maatregelen tot vaststelling van de technische specificaties.
OBM- en OBFCM-gegevens	Artikel 4	De Commissie neemt maatregelen tot vaststelling van de technische specificaties.

Afstemming op Europese datastrategie

Toelichting hoe het voorschrift of de voorschriften zijn afgestemd op de Europese datastrategie

De Commissie neemt maatregelen om aan te sluiten bij de Europese datastrategie.

Afstemming op eenmaligheidsbeginsel

Toelichting hoe het eenmaligheidsbeginsel in aanmerking is genomen en hoe is nagegaan of bestaande data kunnen worden hergebruikt

Het eenmaligheidsbeginsel wordt in de gedelegeerde handelingen in aanmerking genomen.

Toelichting hoe nieuw gecreëerde data vindbaar, toegankelijk, interoperabel en herbruikbaar zijn en aan hoge standaarden voldoen

Alle details worden beschreven in toekomstige gedelegeerde handelingen.

Datastromen

Korte beschrijving van de datastromen

Soort gegevens	Verwijzing naar voorschrift(Actoren die de gegevens verstrekken	Actoren die de gegevens ontvangen	Aanleiding voor uitwisseling	Frequentie (indien

	en)			ng van gegevens	van toepassing)
Gegevens in verband met de communicatie van puur elektrische voertuigen (PEV) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfuncties ondersteunen	Artikel 2	Voertuigfabrikanten Netbeheerders Andere marktdeelnemers	Voertuigfabrikanten Netbeheerders Andere marktdeelnemers	//	//
OBM- en OBFCM-gegevens	Artikel 4	Voertuigfabrikanten	Europese Commissie Lidstaten	//	//

4.3. Digitale oplossingen

Digitale oplossing	Verwijzing naar voorschrift(en)	Belangrijkste vereiste functies	Bevoegde instantie	Hoe wordt gezorgd voor toegankelijkheid?	Hoe wordt herbruikbaarheid in aanmerking genomen?	Gebruik van AI-technologie (indien van toepassing)
Geharmoniseerde OBM/OBFCM-gegevensinfrastructuur op EU-niveau	Artikel 4	De Commissie neemt maatregelen om de functionaliteiten	Europese Commissie	De toegankelijkheidsvoorschriften worden in de maatregelen in aanmerking genomen.	De vereisten omtrent herbruikbaarheid worden in de	//

		vast te stellen.			maatregelen in aanmerking genomen.	
--	--	------------------	--	--	------------------------------------	--

Digitale oplossing 1

Digitale en/of sectorale beleidsmaatregelen (indien van toepassing)	Zo is gezorgd voor afstemming
<i>AI-verordening</i>	//
<i>EU-kader voor cyberbeveiliging</i>	Worden in de maatregelen in aanmerking genomen.
<i>eIDAS</i>	Worden in de maatregelen in aanmerking genomen.
<i>Eén digitale toegangspoort en IMI</i>	Worden in de maatregelen in aanmerking genomen.
<i>Andere</i>	//

4.4. Interoperabiliteitsbeoordeling

Digitale overheidsdienst of categorie digitale overheidsdiensten	Beschrijving	Verwijzing naar voorschrift(en)	Interoperabe l Europa-oplossing(en) (NIET VAN TOEPASSING)	Andere interoperabiliteitsoplossing(en)
Gestroomlijnde monitoring van de werkelijke prestaties van voertuigen onder Euro 7	Gestroomlijnde monitoring van de werkelijke prestaties van voertuigen onder Euro 7	Artikel 4	//	

Digitale overheidsdienst 1

Beoordeling	Maatregel(en)	Mogelijke resterende belemmeringen (indien van toepassing)
Afstemming op bestaand digitaal en sectoraal		•

beleid.		
Organisatorische maatregelen voor een vlotte grensoverschrijdende verlening van digitale overheidsdiensten	<ul style="list-style-type: none"> • Worden vastgesteld in de maatregelen. 	•
Maatregelen om te zorgen voor een gedeeld begrip van de data	<ul style="list-style-type: none"> • Worden vastgesteld in de maatregelen. 	•
Gebruik van gezamenlijk overeengekomen open technische specificaties en standaarden.	<ul style="list-style-type: none"> • Worden vastgesteld in de maatregelen. 	•

4.5. Maatregelen ter ondersteuning van de digitale uitvoering

Beschrijving van de maatregel	Verwijzing naar voorschrift(en)	De rol van de Commissie (indien van toepassing)	Te betrekken actoren (indien van toepassing)	Verwacht tijdschema (indien van toepassing)
De Commissie neemt maatregelen tot vaststelling van de gemeenschappelijke technische specificaties.	Artikel 2 Artikel 4	De Commissie stelt die handelingen vast	Lidstaten Marktdeelnemers	//