



Brussel, 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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) en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Voor een goede werking van de eengemaakte markt moet het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal worden gewaarborgd. Daartoe is bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad een allesomvattend systeem inzake typegoedkeuringen en markttoezicht voor motorvoertuigen en aanhangwagens vastgesteld, alsook voor systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Ook worden de technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieu- en gezondheidsbescherming te zorgen.

Luchtverontreiniging blijft in Europa een groot risico vormen voor het milieu en voor de gezondheid. Hoewel de luchtkwaliteit is verbeterd, wordt een aanzienlijk deel van de stedelijke bevolking in de EU nog steeds blootgesteld aan concentraties van verontreinigende stoffen die hoger liggen dan de grenswaarden van de richtlijn betreffende de luchtkwaliteit¹. Naar schatting heeft luchtverontreiniging in 2018 in de EU-28 meer dan 300 000 vroegtijdige sterfgevallen veroorzaakt². Hoewel ook andere sectoren een rol spelen, is het wegvervoer nog steeds een belangrijke bron van luchtverontreiniging. In 2018 was deze sector verantwoordelijk voor gemiddeld 39 % van de schadelijke NO_x-emissies (47 % in stedelijke gebieden³) en 11 % van de totale PM₁₀-emissies⁴.

De **Europese Green Deal**⁵ is een nieuwe groeistrategie die bedoeld is om de EU tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie om te vormen. Ook dient de EU de noodzakelijke digitale transformatie en instrumenten te bevorderen en daarin te investeren, aangezien deze onmisbaar zijn om de veranderingen mogelijk te maken. Digitale technologieën kunnen inderdaad helpen om de wereldwijde uitstoot te verminderen, de kwaliteit van leven te verbeteren en de ecologische voetafdruk van de samenleving te verkleinen, bijvoorbeeld door het energieverbruik te optimaliseren en toezicht te houden op de emissies in het vervoer⁶. Om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn en de ambitie waar te maken om verontreiniging tot nul terug te dringen voor een gifvrij milieu, moeten alle sectoren een transformatie ondergaan, ook het wegvervoer. In de Europese Green Deal is de vaststelling aangekondigd van een voorstel voor strengere emissienormen voor luchtverontreinigende stoffen voor verbrandingsmotoren (Euro 7).

Om het wegvervoer sneller koolstofvrij te maken, heeft de Commissie in juli 2021 een wijziging voorgesteld van de verordening betreffende **CO₂-emissienormen** voor auto's en bestelwagens⁷ om een duidelijk traject naar emissievrije mobiliteit te waarborgen⁸. Bovendien

¹ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1).

² [EEA, 2020](#). Luchtkwaliteit in Europa — verslag 2020.

³ [JRC, 2019](#). Stedelijke NO₂-atlas.

⁴ [EMA, 2020](#). Gegevensoverzicht emissies van luchtverontreinigende stoffen (Protocol van Göteborg, LRTAP-conventie), 1990-2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

heeft de Commissie in december 2020 de **strategie voor duurzame en slimme mobiliteit**⁹ en in mei 2021 het **actieplan Verontreiniging naar nul**¹⁰ vastgesteld. Volgens die strategieën moet het vervoer beduidend minder vervuילend worden, met name in steden, en wordt Euro 7 beschouwd als een essentieel onderdeel van de transitie naar schone mobiliteit.

Tot slot zijn in de **nieuwe industriestrategie voor Europa**¹¹ instrumenten opgenomen om de dubbele uitdaging van de groene en de digitale transformatie aan te gaan en de Europese industrie te ondersteunen om de ambities in de Europese Green Deal waar te maken. Dankzij een nieuw kader voor emissies van verontreinigende stoffen zal de Europese automobielsector juridische zekerheid krijgen en een pioniersvoordeel hebben. Om het concurrentievoordeel te behouden moeten de Europese emissienormen een stapje voor blijven op de normen die in belangrijke markten zoals de Verenigde Staten en China nog in ontwikkeling zijn. Het zou voor EU-fabrikanten moeilijker kunnen worden om toegang tot deze markten te krijgen, aangezien het duurder zou worden om op verschillende markten aan de emissievoorschriften te voldoen.

De transitie naar emissievrije auto's en bestelwagens zal ten minste twee decennia duren, vooral gezien de gemiddelde levensduur van auto's/bestelwagens van meer dan elf jaar. Om de bovengenoemde beleidsdoelstellingen te verwezenlijken, moeten voertuigen met een verbrandingsmotor die nog in de handel worden gebracht, zo schoon mogelijk zijn.

Tegelijkertijd wordt de automobielsector geconfronteerd met andere omvangrijke transformaties, zoals grote tekorten in de toeleveringsketens, de gevolgen van de Russische invasie in Oekraïne en de stijgende kosten van grondstoffen en energie.

Ondanks de voorgestelde CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor auto's en bestelwagens van 100 % tegen 2035, het toekomstige voorstel tot herziening van de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen, het toenemende aandeel van emissievrije en emissiearme zware bedrijfsvoertuigen en de nieuwe Euro 6d/VI-E-voertuigen die op de markt komen, zijn verdere maatregelen onontbeerlijk teneinde de uitstoot van verontreinigende stoffen door het wegvervoer op korte tot middellange termijn tot een laag niveau terug te dringen. Het voorstel is bedoeld om drie vastgestelde **problemen** aan te pakken die er de oorzaak van zijn dat de Euro 6/VI-emissienormen onvoldoende bijdragen tot de noodzakelijke vermindering van emissies van verontreinigende stoffen in het wegvervoer. Deze problemen zijn: 1) de complexiteit van de voertuigemissienormen, 2) verouderde grenswaarden voor verontreinigende stoffen afkomstig van voertuigen, en 3) ontoereikende controles van de reële voertuigemissies.

De **algemene doelstelling** van het initiatief is tweevoudig: 1) de goede werking van de eengemaakte markt waarborgen door voorschriften voor voertuigemissies vast te stellen die adequater, kosteneffectiever en toekomstbestendiger zijn, en 2) zorgen voor een hoog niveau van milieu- en gezondheidsbescherming in de EU door de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer verder terug te dringen.

Dit initiatief zal bijdragen tot de verwezenlijking van de algemene doelstelling door de volgende drie **specifieke doelstellingen** na te streven. Het zal:

- 1) de complexiteit van de huidige Euro-emissienormen verminderen;

⁸ In 2022 volgt een voorstel over CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final en COM(2021) 350 final.

- 2) bijgewerkte grenswaarden introduceren voor alle relevante luchtverontreinigende stoffen;
- 3) de controles van de reële emissies verbeteren.

Een betere controle van de reële emissies gedurende de hele levensduur van een voertuig is van groot belang voor de tweedehandsmarkt, die in verschillende EU-landen, maar ook in andere regio's, zoals Afrika of het Midden-Oosten, een belangrijke rol speelt. Met het Euro 7-voorstel wordt beoogd de emissies gedurende een langer deel van de levensduur van een voertuig te verminderen, wat ook ten goede komt aan gebruikers van tweedehandsvoertuigen. Met name wat de derde specifieke doelstelling betreft, zal de luchtkwaliteit nog verschillende jaren worden beïnvloed door auto's van vóór de Euro 7-norm. Er zouden passende stimuleringsmaatregelen kunnen worden genomen om oudere auto's aan te passen aan de Euro 7-voorschriften inzake uitlaatemissies, maar ook inzake banden- en rememissies. Om de emissies van het bestaande wagenpark sneller terug te dringen en de transitie naar emissievrij vervoer te bespoedigen, is het bovendien van belang de omschakeling van verbrandingsmotoren naar elektrische aandrijving door batterijen of brandstofcellen aan te moedigen.

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

Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad voorziet in een algemeen kader betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

De Euro-emissionormen voor voertuigen (Verordeningen 715/2007 en 595/2009) maken deel uit van bovengenoemd kader¹². Zij zijn gekoppeld aan verscheidene bestaande beleidsbepalingen en geplande voorstellen om de luchtverontreinigende stoffen van het wegvervoer aan te pakken, alsook aan de CO₂-emissionormen¹³ die als bijkomend voordeel de luchtverontreinigende stoffen terugdringen. Dit wetgevingsvoorstel inzake Euro 7-emissionormen voor auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen verbetert de samenhang tussen de Euro-emissionormen en de onderstaande maatregelen.

De **richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit**¹⁴ hebben tot doel de luchtkwaliteit te verbeteren door grenswaarden vast te stellen voor de concentraties van specifieke luchtverontreinigende stoffen uit alle bronnen van luchtverontreiniging (bv. landbouw, energie, industrie enz.). De **richtlijn betreffende de vermindering van de nationale emissies**¹⁵ heeft tot doel de nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen te verminderen door nationale reductieverplichtingen vast te stellen voor specifieke luchtverontreinigende stoffen, met reducties in alle sectoren, waaronder het wegvervoer. Op 26 oktober 2022 heeft de Commissie haar goedkeuring verleend aan een voorstel tot herziening van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit¹⁶. In de voorgestelde herziening zullen tussentijdse EU-normen voor de luchtkwaliteit voor 2030 worden vastgesteld, die beter zullen aansluiten op de richtsnoeren van de Wereldgezondheidsorganisatie, waarbij de EU op een traject zal komen om uiterlijk tegen 2050 de luchtverontreiniging tot nul terug te dringen. Het Euro 7-voorstel is een belangrijk element om deze ambitie waar te maken en draagt bij tot

¹² Te vinden in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858.

¹³ Verordening (EU) 2019/631 en Verordening (EU) 2019/1242.

¹⁴ Richtlijn 2008/50/EG.

¹⁵ Richtlijn (EU) 2016/2284.

¹⁶ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, COM(2022) 542.

de doelstellingen van het EU-beleid inzake schone lucht, met inbegrip van de herziening van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit. Het Euro 7-voorstel ondersteunt de lidstaten met name bij de nakoming van hun verplichtingen in het kader van de richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit en de nationale emissiereductieverbintenissen door te zorgen voor een daling van alle relevante emissies van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer, rekening houdend met de in die richtlijnen opgenomen verontreinigende stoffen en doelstellingen.

De **CO₂-emissienormen** ondersteunen de in de Europese klimaatwet¹⁷ vastgestelde klimaatambitie van de EU om de uitstoot van broeikasgassen in de EU tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. In juli 2021 heeft de Commissie voorgesteld de CO₂-emissienormen voor auto's/bestelwagens te herzien en aan te scherpen¹⁸, terwijl de herziening van de normen voor zware bedrijfsvoertuigen gepland staat voor eind 2022. De CO₂-emissienormen bevorderen emissievrije technologieën, zoals elektrische voertuigen, terwijl de nieuwe Euro 7-normen betrekking hebben op de emissies van schadelijke luchtverontreinigende stoffen door verbrandingsmotoren en niet-uitlaatemissies door elektrische voertuigen, met als doel de gezondheid van de mens en het milieu te beschermen. Om die reden blijven de algemene doelstellingen van Euro 7 gelden zolang voertuigen met verbrandingsmotoren verontreinigende uitlaatgassen blijven uitstoten en alle voertuigen niet-uitlaatemissies blijven veroorzaken. Ondanks de voorgestelde CO₂-reductiedoelstelling voor nieuwe auto's en bestelwagens van 100 % tegen 2035, zal er nog steeds een aanzienlijk aantal voertuigen met verbrandingsmotoren (inclusief hybride voertuigen) in de handel worden gebracht, met name vrachtwagens en bussen. De normen voor CO₂-emissies en voor emissies van verontreinigende stoffen worden als complementair beschouwd om de doelstellingen van de Europese Green Deal op het gebied van klimaat en het tot nul terugdringen van verontreiniging te verwezenlijken en bij te dragen tot de verschuiving naar duurzame mobiliteit.

De **richtlijnen voor technische controle**¹⁹ hebben tot doel de verkeersveiligheid in de EU te vergroten en de milieuprestaties van voertuigen te waarborgen door ze tijdens hun hele levensduur regelmatig te testen. Op het gebied van emissies hebben de richtlijnen tot doel bij te dragen tot de vermindering van emissies van luchtverontreinigende stoffen door middel van periodieke technische controles en controles langs de weg, om voertuigen die door technische gebreken te veel uitstoten doeltreffender te kunnen opsporen. Het onderhavige voorstel bevat elementen die deze doelstelling ondersteunen, bijvoorbeeld via boordmonitoring, en die naar verwachting tot kostenbesparingen zullen leiden. Dergelijke mechanismen zouden geleidelijk een primair instrument in de richtlijnen voor technische controle kunnen worden, de huidige inspectieprocedures kunnen moderniseren en de administratieve kosten kunnen verlagen. Bij de toekomstige herziening van de richtlijnen voor technische controle zal met deze nieuwe mechanismen rekening moeten worden gehouden, ook voor de uitvoeringsmaatregelen die in het kader van de herziening van het pakket inzake technische controles²⁰ moeten worden ontwikkeld.

¹⁷ [Verordening \(EU\) 2021/1119](#) tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet").

¹⁸ COM(2021) 556 final

¹⁹ [Richtlijn 2014/45/EU](#) betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens; [Richtlijn 2014/47/EU](#) betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen.

²⁰ Voertuigveiligheid — herziening van de regels voor de technische controle (europa.eu).

Bovendien zijn de **Eurovignetrichtlijn**²¹, waarin gemeenschappelijke regels voor heffingen voor het gebruik van weginfrastructuur zijn vastgesteld, en de **richtlijn inzake schone voertuigen**²², waarin schone mobiliteitsoplossingen via overheidsopdrachten worden bevorderd, in overeenstemming met de algemene doelstellingen van de Euro-normen. Zij ondersteunen met name de vraag naar schone voertuigen, door de lidstaten de mogelijkheid te bieden hun wegehellingen te variëren op basis van de emissies van verontreinigende stoffen van voertuigen en via overheidsopdrachten. De **richtlijn inzake brandstofkwaliteit**²³ schrijft de kwaliteitskenmerken voor van brandstoffen die op de markt worden verkocht en is daarom van belang voor de Euro-normen.

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

Als onderdeel van de digitale strategie van de EU en naar aanleiding van de mededeling over een **Europese datastrategie**²⁴ heeft de Commissie een dataverordening voorgesteld om het delen van gegevens tussen bedrijven en de overheid en tussen bedrijven onderling te ondersteunen. Dit instrument biedt een horizontaal kader om de toegang tot en uitwisseling van gegevens tussen sectoren te verbeteren. Vanwege specifieke problemen in de automobielsector die verband houden met de toegang tot boordgegevens is het gerechtvaardigd dat de dataverordening wordt aangevuld met een specifiek initiatief. Dit initiatief moet ervoor zorgen dat ten minste een aantal gegevens en functies beschikbaar wordt gesteld en dat alle aanbieders van automobiendiensten er onder eerlijke voorwaarden toegang toe krijgen. Door de beschikbaarheid en toegankelijkheid van boordgegevens te waarborgen, zou dit initiatief een aanvulling vormen op het onderhavige Euro 7-voorstel, aangezien het een optimale invoering van continue emissie monitoring zou vergemakkelijken.

In de **nieuwe industriestrategie voor Europa**²⁵ is rekening gehouden met de nieuwe omstandigheden als gevolg van de crisis, alsook met de huidige transformatie naar een meer duurzame, digitale, veerkrachtige en wereldwijd concurrerende economie. De strategie legt prioriteiten vast en definieert nieuwe doelstellingen om de veerkracht van de eengemaakte markt te versterken en de strategische afhankelijkheden aan te pakken via gerichte en gecombineerde acties wat betreft regelgevingskader, innovatiesteun, toegang tot grondstoffen en koolstofvrije energie, vaardigheden en dataruimten, om zo de dubbele transitie te versnellen. In deze strategie zijn instrumenten opgenomen om de dubbele uitdaging van de groene en de digitale transformatie aan te gaan en de Europese industrie te ondersteunen om de ambities in de Europese Green Deal waar te maken. De Europese automobielsector zal juridische zekerheid krijgen en een pioniersvoordeel hebben dankzij een nieuw kader voor emissies van verontreinigende stoffen, zodat de sector niet het risico loopt achterop te raken in vergelijking met andere belangrijke rechtsgebieden wanneer zij nieuwe normen voor emissies van verontreinigende stoffen vaststellen.

De **richtlijn betreffende autowrakken**²⁶ bevat regels voor de inzameling, verwerking en nuttige toepassing van autowrakken en onderdelen daarvan, alsook beperkingen van gevaarlijke stoffen in nieuwe voertuigen. De tegenhanger van deze richtlijn, de **richtlijn betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid**,

²¹ [Richtlijn 1999/62/EG](#) betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen.

²² [Richtlijn \(EU\) 2019/1161](#) inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.

²³ [Richtlijn 2009/30/EG](#) met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de emissies van broeikasgassen te monitoren en te verminderen.

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final en COM(2021) 350 final.

²⁶ Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken.

recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing²⁷, koppelt het ontwerp van nieuwe voertuigen aan hun herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing. Het is de bedoeling dat deze richtlijnen in 2023 worden herzien in overeenstemming met de ambities van de Europese Green Deal en het **actieplan voor de circulaire economie**²⁸. Terwijl het Euro 7-voorstel erop gericht is de voertuigemissies gedurende een langer deel van de levensduur van een voertuig te verminderen door de duurzaamheidseisen uit te breiden, moet de herziening van de richtlijn betreffende autowrakken worden gezien als een aanvulling waarmee het probleem van de uitvoer van defecte verontreinigende tweedehandsvoertuigen buiten de EU wordt aangepakt.

Dit initiatief sluit ook aan bij het **NextGenerationEU**²⁹-plan, meer bepaald bij de **herstel- en veerkrachtfaciliteit**³⁰ en het vlaggenschipinitiatief “Opladen en bijtanken”, dat toekomstbestendige schone technologieën die het gebruik van duurzaam, toegankelijk en slim vervoer versnellen, alsook laad- en tankstations, bevordert en het openbaar vervoer uitbreidt. Via de financiering van deze herstel- en veerkrachtfaciliteit, maar ook via gerichte investeringsprogramma’s in het kader van **InvestEU**³¹ of **Horizon Europa**³², zullen middelen worden toegewezen om het economische groeipotentieel te versterken en de groene transformatie te versnellen, met name door de invoering van innovatieve oplossingen en toekomstbestendige technologieën met lage emissies.

Dit initiatief integreert ook de noodzaak van een rechtvaardige en eerlijke groene transitie, door met name kwetsbare burgers te ondersteunen op het gebied van vervoer: het is in overeenstemming met het **eindverslag van de Conferentie over de toekomst van Europa** (voorstel 18.3), met name wat betreft de betaalbaarheid van vervoer en van voertuigen die op niet-verontreinigende technologieën rijden.

Bovendien is het initiatief in overeenstemming met het recente voorstel tot wijziging van het Europees consumentenrecht, meer bepaald de **richtlijn oneerlijke handelspraktijken**³³ en de **richtlijn inzake consumentenrechten**³⁴. Het voorstel zal bijdragen tot een circulaire, schone en groene EU-economie door consumenten in staat te stellen geïnformeerde aankoopbeslissingen te nemen en aldus bij te dragen tot een duurzamere consumptie.

Tot slot zal de Commissie, om de samenhang tussen de verschillende beleidsinitiatieven te versterken, en zoals aangekondigd in haar mededeling “**Samen zorgen voor betere regelgeving**”³⁵, haar richtsnoeren voor betere regelgeving verbeteren zodat al haar initiatieven in overeenstemming zijn met het beginsel van “geen ernstige afbreuk doen” en zo te voldoen aan de verplichtingen uit hoofde van de Europese klimaatwet.

²⁷ Richtlijn 2005/64/EG betreffende de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Verordening (EU) 2021/241.

³¹ Verordening (EU) 2021/523.

³² Verordening (EU) 2021/695.

³³ Richtlijn 2005/29/EG.

³⁴ Richtlijn 2011/83/EU.

³⁵ COM(2021) 219 final.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

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

De wetgeving betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen draagt bij tot de uitvoering en de werking van de eengemaakte markt voor goederen. Dit voorstel beoogt de uitvoering en handhaving van die wetgeving doeltreffender te maken, als onderdeel van de algemene beleidsdoelstelling om de strategie voor de eengemaakte markt te verdiepen.

Daarnaast is er het transnationale karakter van luchtverontreiniging en wegvervoer. Hoewel de gevolgen van de voornaamste giftige luchtverontreinigende stoffen ernstiger zijn dicht bij de bron, zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet beperkt tot het plaatselijk niveau, en grensoverschrijdende vervuiling is een ernstig milieugerelateerd probleem dat een uitdaging kan vormen voor nationale oplossingen. Uit atmosferische modellen blijkt dat de verontreinigende uitstoot in de ene lidstaat bijdraagt tot vervuiling in de andere lidstaat. Teneinde het probleem van luchtverontreiniging op te lossen is gecoördineerde actie op EU-niveau noodzakelijk.

De ontwikkeling van emissienormen op EU-niveau en de invoering van de bijbehorende beheersystemen zijn essentieel om te voorkomen dat de lidstaten verschillende nationale maatregelen nemen die mogelijk niet verenigbaar of consistent zijn (bijvoorbeeld maatregelen die de toegang tot bepaalde gebieden beperken). Dergelijke maatregelen zouden aanzienlijke belemmeringen voor de industrie opwerpen en een groot risico voor de eengemaakte markt inhouden. Bijgevolg is een voortgezet geharmoniseerd EU-optreden om de voertuigemissies verder terug te dringen dan ook volledig gerechtvaardigd.

- **Evenredigheid**

Het voorstel is evenredig aangezien het de nodige juridische wijzigingen omvat maar tegelijkertijd niet verder gaat dan nodig is voor de doelstelling, namelijk emissies van verontreinigende stoffen van motorvoertuigen te verlagen en rechtszekerheid voor voertuigfabrikanten te garanderen. Het voorstel voorziet in de nodige juridische voorwaarden om een zo gelijk mogelijk speelveld voor alle fabrikanten te handhaven.

- **Keuze van het instrument**

Het gebruik van een verordening wordt passend geacht, omdat een verordening de nodige garanties voor rechtstreekse en geharmoniseerde toepassing en handhaving biedt en niet in nationale wetgeving hoeft te worden omgezet.

3. EVALUATIE ACHTERAF, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Ex-postevaluaties van bestaande wetgeving**

De Commissie heeft besloten een back-to-backbenadering te volgen, waarbij de evaluatie en de effectbeoordeling parallel als één proces werden uitgevoerd om te voldoen aan de

routekaart van de Europese Green Deal³⁶. Zo zijn de bevindingen van de in bijlage 5 bij de effectbeoordeling opgenomen evaluatie gebruikt om verder na te denken over de vraag of de Euro 6/VI-emissienormen nog steeds een hoog niveau van milieubescherming in de EU bieden en om de goede werking van de eengemaakte markt voor motorvoertuigen te garanderen.

Tijdens de evaluatie werden de resultaten van de verordeningen getoetst aan de doelstellingen in de Euro 6/VI-wetgeving. Hieruit bleek dat de Euro 6/VI-doelstellingen om de luchtkwaliteit te verbeteren door de verontreinigende stoffen van het wegvervoer te verminderen en geharmoniseerde voorschriften voor de constructie van motorvoertuigen vast te stellen, nog steeds zeer relevant zijn. Bovendien bleken de verordeningen in grote lijnen samenhangend te zijn en te hebben geleid tot deels schonere voertuigen op de EU-wegen, waarbij de Euro 6/VI-testprocedures gedeeltelijk doeltreffend waren. Er zijn regelgevingskosten geconstateerd, hoewel de Euro 6/VI-regelgeving over het geheel genomen kosteneffectief blijkt te zijn. De verordeningen hebben ook een aanzienlijke toegevoegde waarde voor de EU gegenereerd die niet in gelijke mate met nationale maatregelen had kunnen worden bereikt.

Hieronder staan de voornaamste conclusies van de evaluatie opgesomd.

- De verordeningen hebben geleid tot deels schonere voertuigen op de EU-wegen.
- Sinds de toepassing van de Euro VI-emissiegrenswaarden in 2013 en de Euro 6-emissiegrenswaarden van 2014 tot 2020 zijn de NO_x-emissies van auto's en bestelwagens op de EU-wegen gedaald met 22 % en die van vrachtwagens en bussen met 36 %. Deeltjesemissies door auto's en bestelwagens op de EU-wegen zijn met 28 % gedaald, en deeltjesemissies door vrachtwagens en bussen met 14 %.
- Door de verordeningen zijn de negatieve gezondheidseffecten van het wegvervoer, namelijk aandoeningen van de luchtwegen en het cardiovasculaire stelsel door inademing, enigszins teruggedrongen.
- De regelgevingskosten voor de automobiellindustrie worden geraamd op 357-929 EUR per dieservoertuig en 80-181 EUR per benzinevoertuig voor auto's en bestelwagens, en 3 717-4 326 EUR per voertuig voor zware bedrijfsvoertuigen. Hoewel de bedragen voor zware bedrijfsvoertuigen overeenstemmen met de verwachtingen, liggen de kosten voor auto's en bestelwagens hoger dan wat oorspronkelijk werd verwacht.
- De effecten op het gebied van concurrentievermogen en innovatie lijken over het algemeen positief en er zijn geen tekenen van concurrentievervalsing.
- Recente beleidsontwikkelingen zoals de Europese Green Deal ondersteunen de Euro 6/VI-doelstellingen en het belang van de verdere verbetering van de luchtkwaliteit door de emissies van het wegvervoer te verlagen via een uniforme EU-aanpak.
- De verordeningen hebben de maatschappij netto economische voordelen opgeleverd.
- Hoewel de verordeningen in grote lijnen samenhangend zijn, zijn er enkele problemen op dit gebied vastgesteld, zowel binnen de Euro 6/VI-emissienormen als met andere EU-wetgeving.

³⁶ COM(2019) 640 final.

- Er is met de verordeningen geen vereenvoudiging bereikt.
- De harmonisatie van de markt is het meest cruciale aspect van de toegevoegde waarde van de EU en het is onwaarschijnlijk dat ongecoördineerd optreden net zo doeltreffend zou zijn geweest. De verordeningen zorgen voor gemeenschappelijke voorschriften, waardoor de kosten voor fabrikanten tot een minimum worden beperkt, en bieden zekerheid op het gebied van de regelgeving.
- Toch zijn er nog enkele tekortkomingen waardoor de verordeningen er niet in slagen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren door de uitstoot van verontreinigende stoffen door het wegvervoer te verminderen. Sommige ontwerpelementen (modaliteiten) van de verordeningen hebben waarschijnlijk een invloed gehad op de doeltreffendheid van de verordeningen. Meer bepaald:
 - uit de evaluatie blijkt dat de opeenvolgende stappen van de Euro 6/VI-normen worden gekenmerkt door diepgewortelde problemen met complexiteit en samenhang, zowel in het algemene rechtskader als in de praktische uitvoering ervan;
 - voorts wordt in de evaluatie benadrukt dat veel potentiële voordelen voor de volksgezondheid en het milieu in de huidige verordeningen over het hoofd worden gezien. Ondanks de geboekte vooruitgang om de kloof tussen de reële emissies van voertuigen (rijcycli en gebruiksomstandigheden, met name in de stad) en de emissies waarvoor typegoedkeuring is verleend, te verkleinen, worden tijdens de Euro 6/VI-emissietests nog steeds belangrijke emissies over het hoofd gezien. Bovendien worden de emissies niet naar behoren gecontroleerd tijdens de gehele levensduur van de voertuigen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft via verschillende raadplegingsactiviteiten feedback van belanghebbenden gevraagd om bewijsmateriaal te verzamelen en voor grote transparantie te zorgen. Wat dit voorstel betreft heeft de Commissie de volgende groepen belanghebbenden om feedback verzocht: lidstaten en nationale autoriteiten, de automobieliindustrie (waaronder voertuigfabrikanten, leveranciers van onderdelen, en andere belanghebbenden uit de industrie), het maatschappelijk middenveld (waaronder consumentenorganisaties en milieu-ngo's) en burgers.

Het synopsisverslag in bijlage 2 bij de effectbeoordeling voor dit voorstel bevat een gedetailleerde samenvatting van het uitgebreide raadplegingsproces.

De Commissie heeft via de volgende activiteiten feedback verzameld:

- het initiatief werd voor het eerst besproken met belanghebbenden tijdens een conferentie van belanghebbenden in oktober 2018. Vervolgens is de adviesgroep inzake voertuigemissienormen opgericht door samenvoeging van relevante deskundigengroepen uit de industrie, het maatschappelijk middenveld en de lidstaten. De adviesgroep hield tussen juli 2019 en april 2021 tien vergaderingen en één ad-hocworkshop over vereenvoudiging;
- de aanvangseffectbeoordeling liep van 27 maart tot en met 3 juni 2020. Op 6 juli 2020 volgde de achttien weken durende openbare raadpleging over het voorstel, tijdens dewelke bijdragen konden worden ingediend tot 9 november 2020;
- er werden twee gerichte raadplegingen van veertien weken georganiseerd: één voor de evaluatie van Euro 6/VI (4 maart tot en met 8 juni 2020) en één voor de

effectbeoordeling van Euro 7 (3 augustus tot en met 9 november 2020). Deze raadplegingen waren meer gericht op de gedetailleerde en technische aspecten van het initiatief.

Voor de evaluatie van Euro 6/VI en de voorbereiding van de effectbeoordeling voor Euro 7 is rekening gehouden met de informatie, standpunten en gegevens uit alle raadplegingsactiviteiten. Op basis van het verzamelde bewijsmateriaal van belanghebbenden konden de gegevens die via andere onderzoeksactiviteiten in de effectbeoordeling en de ondersteunende onderzoeken reeds bijeen waren gebracht, worden aangevuld, getoetst en bevestigd.

De belangrijkste resultaten van de raadplegingen van belanghebbenden kunnen als volgt worden samengevat:

Belanghebbenden uit alle groepen waren het erover eens dat er aanhoudende problemen zijn met luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen in verband met wegvervoer en dat er maatregelen moeten worden genomen. Terwijl volgens de meeste respondenten onder de leveranciers van onderdelen, lidstaten, het maatschappelijk middenveld en burgers nieuwe Euro-normen geschikt zijn om de voertuigemissies verder terug te dringen, waren de voertuigfabrikanten daar minder van overtuigd. Tijdens verschillende activiteiten heeft de automobielenindustrie benadrukt dat het behoud van Euro 6/VI een realistische en evenwichtige optie zou zijn.

De meerderheid van alle groepen was het erover eens dat Euro 6/VI complex is. Uit de reacties op de openbare raadpleging blijkt dat de complexiteit tot aanzienlijke nalevingskosten en administratieve lasten leidt. Bovendien gaven alle groepen behalve de industrie aan dat complexiteit de bescherming van het milieu in de weg staat, terwijl het maatschappelijk middenveld eraan toevoegde dat het tot verkeerde interpretaties leidt. Respondenten uit alle groepen gaven aan dat de complexiteit in de verordeningen via uiteenlopende maatregelen moet worden aangepakt.

Afgezien van de voertuigfabrikanten toonde de meerderheid van alle groepen, met inbegrip van de leveranciers van onderdelen, zich voorstander van de ontwikkeling van strengere grenswaarden voor gereguleerde verontreinigende stoffen en nieuwe grenswaarden voor niet-gereguleerde verontreinigende stoffen. Leveranciers van onderdelen, lidstaten, het maatschappelijk middenveld en burgers zijn van mening dat de huidige technologie voor verontreinigingsbeheersing ruimte laat voor aanvullende emissiereducties.

Een meerderheid van de belanghebbenden is van mening dat de reële emissies met Euro 6/VI niet afdoende worden gecontroleerd of beperkt gedurende de gehele levensduur van een voertuig. Manipulatie, veroudering van het voertuig, ontoereikende technische controles en de kosten van het onderhoud werden als mogelijke oorzaken genoemd. Alle groepen belanghebbenden hebben hun steun uitgesproken voor de invoering van continue emissie monitoring als maatregel om de reële emissies te meten. Toch voegden de meeste fabrikanten eraan toe dat dit in de nabije toekomst slechts voor een beperkt aantal verontreinigende stoffen mogelijk is.

De feedback en de verschillen in de standpunten van de belanghebbenden zijn zorgvuldig geanalyseerd en, indien ze geloofwaardig zijn bevonden, in de effectbeoordeling meegenomen. Met name de standpunten van de industrie en de lidstaten waren nuttig om het probleem van de complexiteit en mogelijke vereenvoudigingsmaatregelen te analyseren. De door de industrie verstrekte informatie over de hardwarekosten van voorzieningen voor verontreinigingsbeheersing bleek bovendien een belangrijke bron voor de beoordeling van de

economische effecten. Bij het uitwerken en beoordelen van de mogelijkheden is rekening gehouden met de door de lidstaten, de industrie, het maatschappelijk middenveld en de burgers geformuleerde feedback en bezwaren, met name wat betreft het technologische potentieel voor emissiebeperking door emissiegrenswaarden, duurzaamheid, testomstandigheden en continue emissie monitoring, de mogelijke versnelde omschakeling naar elektrische voertuigen en de gevolgen voor het concurrentievermogen, waarover de belanghebbenden uit de industrie van mening lijken te verschillen.

De standpunten van de belanghebbenden over de invoering van één Euro-emissienorm voor auto's/bestelwagens en vrachtwagens/bussen weken af van die van de Commissie. Aanvankelijk werd deze vereenvoudigingsmaatregel niet gesteund door de belanghebbenden uit de industrie. Aangezien de argumenten van de industrie, zoals een goede differentiatie en internationale harmonisatie, ook haalbaar moeten zijn na samenvoeging van de basishandelingen (715/2007 en 595/2009), terwijl de specifieke uitvoeringsverordeningen gescheiden blijven, heeft de Commissie deze aanpak voortgezet. Dit is samen met de belanghebbenden bevestigd tijdens de latere gesprekken in het kader van de gerichte raadpleging over de effectbeoordeling en tijdens de vergadering van de adviesgroep inzake voertuigemissienormen van 16 november 2020.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De effectbeoordeling is gebaseerd op gegevens uit verschillende bronnen, zoals onderzoeken van externe contractanten van het Clove-consortium, waaronder belangrijke deskundigen van het laboratorium voor toegepaste thermodynamica van de Aristoteles-Universiteit van Thessaloniki (LAT) (GR), Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) en VTT (FI).

Clove heeft een eerste onderzoek opgezet om de wetgeving in andere delen van de wereld te evalueren, met elkaar te vergelijken en er lessen uit te trekken, de doeltreffendheid van de huidige EU-emissietests te evalueren en nieuwe emissietests voor gereguleerde en niet-gereguleerde verontreinigende stoffen te ontwikkelen en te beoordelen. Tijdens een follow-uponderzoek is een grondige evaluatie uitgevoerd van de kosteneffectiviteit van de maatregelen die in het eerste onderzoek zijn geïntroduceerd, naast een beoordeling van de haalbaarheid van nieuwe emissiegrenswaarden voor verontreinigende stoffen voor alle voertuigen en een analyse van een mogelijke vereenvoudiging van de voertuigemissienormen. Met dit onderzoek werd tevens de evaluatie van het Euro 6/VI-kader ondersteund en het leverde het nodige bewijsmateriaal voor de effectbeoordeling. Deze onderzoeken zijn onderbouwd met analyses en tests die in de faciliteiten van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek van de Commissie in Ispra, Italië, zijn uitgevoerd.

Het onderzoek naar de effectbeoordeling en het bijbehorende verslag zijn gebaseerd op de Sibyl- en Copert-modellen om een kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten te maken. Copert wordt gebruikt voor de berekening van emissie-inventarissen van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen in het wegvervoer op basis van reële emissies, gecoördineerd door het Europees Milieuagentschap (EMA) en het JRC. Sibyl is een gespecialiseerd instrument om het effect van specifieke voertuigtechnologieën op toekomstige wagenparken, het energieverbruik, de emissies en de kosten te ramen, en is bedoeld om de beleidsvorming te ondersteunen. Beide modellen zijn bijgewerkt op basis van de gegevens en bewijsstukken die zijn verzameld via de raadpleging van belanghebbenden, de recentste emissiefactoren en literatuuronderzoek.

Daarnaast werd bijkomende informatie verzameld over de volgende punten:

- de beschikbare technologieën die in de betrokken periode kunnen worden ingezet om de uitstoot van verontreinigende stoffen te verminderen, alsook hun doeltreffendheid en kostprijs;
- de gezondheids- en milieueffecten in geld uitgedrukt;
- de algemene macro-economische indicatoren, zoals het scheppen van nieuwe banen, vereiste vaardigheden, onderzoek en innovatie enz.;
- het concurrentievermogen van de EU-industrie en de samenhang van de interne markt;
- de kwalitatieve gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en de consument (inclusief het vertrouwen van de consument).

Een lijst van de onderzoeken en bronnen is opgenomen in bijlage 1 van de effectbeoordeling.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel bevat maatregelen die evenwichtig zijn wat betreft de voordelen voor de gezondheid en het milieu en de lasten voor de industrie. De effectiviteit en kostenefficiëntie van de maatregelen worden ondersteund door de bijgaande effectbeoordeling. De samenvatting en het positieve advies van de Raad voor regelgevingstoetsing zijn toegankelijk via X (link toe te voegen).

Er zijn drie beleidsopties beoordeeld, met verschillende combinaties van maatregelen en ambitieniveaus, om de vastgestelde problemen in de huidige Euro 6/VI-verordeningen aan te pakken, rekening houdend met de groene en digitale transformatie die in de Europese Green Deal is uiteengezet. De transformatie brengt kansen met zich mee om de emissies van verontreinigende stoffen terug te dringen via geavanceerdere oplossingen, zoals het gebruik van emissiearme technologie en continue emissie monitoring met geavanceerde sensoren en voertuigconnectiviteit. Bij de beleidsopties is ook rekening gehouden met de verschuiving naar elektrische aandrijflijnen waarvoor kostenefficiënte en afdoende oplossingen moeten worden gezocht zodat de emissies van verontreinigende stoffen in het segment van de verbrandingsmotoren kunnen worden teruggedrongen.

Rekening houdend met de specifieke doelstellingen, waren de beleidsopties 1, 2 (2a en 2b) en 3a erop gericht de complexiteit van de huidige Euro-emissienormen te verminderen door vereenvoudigingsmaatregelen in te voeren (zoals het vervangen van twee verordeningen door één verordening of het schrappen van verouderde tests). In de beleidsopties zijn bijgewerkte emissiegrenswaarden voor alle relevante luchtverontreinigende stoffen opgenomen: in beleidsoptie 1 met een laag ambitieniveau, in de opties 2a en 3a met een middelhoog ambitieniveau en in optie 2b met een hoog ambitieniveau. In beleidsoptie 1 is de controle van de reële emissies verbeterd door grenswaarden met een laag ambitieniveau onder reële rijomstandigheden, in optie 2a door grenswaarden met een middelhoog ambitieniveau onder reële rijomstandigheden en duurzaamheidseisen, in optie 2b door grenswaarden met een hoog ambitieniveau onder reële rijomstandigheden en duurzaamheidseisen, en in optie 3a door grenswaarden met een middelhoog ambitieniveau onder reële rijomstandigheden, duurzaamheidseisen en continue emissie monitoring.

Volgens de effectbeoordeling is beleidsoptie 3a de meest evenredige optie voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen. Dit bleek de doeltreffendste beleidsoptie te zijn om de vastgestelde doelstellingen te bereiken, terwijl zij ook kostenefficiënt is omdat zij de grootste gezondheids- en milieuvordelen voor de burgers oplevert tegen lage regelgevingskosten voor de industrie. Bovendien is de optie in overeenstemming bevonden met de wetgeving inzake luchtkwaliteit,

de CO₂-emissienormen en de richtlijnen voor technische controles. Door de invoering van continue emissie monitoring zou optie 3a ook het best aansluiten op de in de Europese Green Deal nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transitie.

De maatschappelijke, economische en ecologische effecten van optie 3a kunnen als volgt worden samengevat:

De totale regelgevingskosten worden geraamd op 304 EUR per voertuig voor lichte voertuigen en op 2 681 EUR per voertuig voor zware voertuigen. Over de in de effectbeoordeling in aanmerking genomen periode van 25 jaar zou dit leiden tot een totaalbedrag van de regelgevingskosten van 35,48 miljard EUR voor lichte voertuigen en 17,53 miljard EUR voor zware voertuigen.

Daar tegenover staat dat de financiële voordelen voor de gezondheid en het milieu respectievelijk 55,75 miljard EUR en 133,58 miljard EUR bedragen dankzij de vermindering van schadelijke emissies van luchtverontreinigende stoffen. Deze voordelen worden vooral verwezenlijkt dankzij de vermindering van de NO_x- en PM_{2,5}-emissies. Bovendien bleek deze optie de grootste positieve effecten te hebben voor alle voertuigen wat betreft de toegang tot belangrijke internationale markten en innovatie.

De aanpassingskosten (waaronder de materiële nalevingskosten als gevolg van de uitrustingskosten voor emissiebeheersingstechnologieën en de daarmee samenhangende kosten voor O&O en kalibratie, met inbegrip van faciliteits- en gereedschapskosten) zijn in optie 3a geraamd op 67 miljard EUR tussen 2025 en 2050 voor lichte voertuigen en 26 miljard EUR voor zware voertuigen.

Naast deze voordelen worden de besparingen op de regelgevingskosten (waaronder kostenbesparingen wat betreft het testen, het bijwonen van tests door typegoedkeuringsinstanties en de vergoedingen voor typegoedkeuring, alsook besparingen op de administratieve kosten voor de rapportage- en andere informatieverplichtingen in het kader van de typegoedkeuringsprocedures) geraamd op 4,67 miljard EUR voor lichte voertuigen en op 0,58 miljard EUR voor zware bedrijfsvoertuigen in het geval van de voorkeursoptie.

In het algemeen zou het effect van optie 3a op de betaalbaarheid voor de consument beperkt blijven. Aangezien de totale reguleringskosten ten opzichte van de referentiesituatie naar verwachting aan de consument zullen worden doorberekend, zou dit voor auto's en bestelwagens leiden tot een prijsstijging van 0,8 % voor kleine benzinevoertuigen en van 2,2 % voor kleine dieselvoertuigen.

Na de vaststelling van een nieuw Mondiaal Technisch Reglement nr. 22 van de VN op 14 april 2022 betreffende de duurzaamheid van accu's aan boord van elektrische voertuigen, waarin minimale prestatievoorschriften voor elektrische voertuigen worden vastgesteld op een niveau dat geen verandering van de batterijtechnologie vereist, zijn duurzaamheidseisen voor batterijen toegevoegd. Verwacht wordt dat deze eisen niet tot extra kosten zullen leiden, maar het bewustzijn en het vertrouwen van de consument zullen vergroten.

In het licht van de huidige geopolitieke en economische omstandigheden is een laatste herziening uitgevoerd om rekening te houden met de meest recente overwegingen voor de automobielsector en de consument. De stijging van de kosten die in 2021 is begonnen, met name voor energie en grondstoffen, is spectaculair toegenomen. Tegelijkertijd zijn de vraag naar en de verkoop van motorvoertuigen gedaald, terwijl de investeringsbehoeften voor de groene transitie toenemen. Dit zet de toeleveringsketen van de automobielsector onder

druk en doet problemen rijzen in verband met de betaalbaarheid voor de consument, in een algemene context van hoge inflatie. Om een succesvolle groene transitie van de automobiellindustrie te faciliteren, is de bovengenoemde optie 3a bijgesteld om de aanpassingskosten voor lichte voertuigen te beperken, zonder afbreuk te doen aan het algemene, middelhoge niveau van de ecologische en digitale ambitie.

Voor auto's en bestelwagens worden de grenswaarden voor uitlaatemissies vastgesteld op het laagste niveau dat momenteel overeenkomstig Euro 6 voor auto's wordt opgelegd, zodat de grenswaarden voor bestelwagens lager zijn dan in Euro 6, terwijl de duurzaamheidseisen en de grenswaarden onder reële rijomstandigheden worden vastgesteld zoals in optie 3a. De eisen inzake verdampingsemissies, duurzaamheid van de batterij en niet-uitlaatemissies zijn dezelfde als in optie 3a. Het is een tussenoptie wat betreft grenswaarden voor uitlaatemissies die zich tussen optie 1 en optie 2a/3a bevindt. Deze keuze is gemaakt om een evenwicht te vinden tussen de noodzaak om de milieuprestaties te verbeteren en de noodzaak om onevenredige investeringen te vermijden voor voertuigen die na 2035 niet meer zullen worden verkocht. Boven een bepaalde drempel stijgen de kosten aanzienlijk sneller dan de milieuvoordelen. De gekozen optie maakt auto's en bestelwagens betaalbaarder voor de consument en beperkt de investeringskosten die nodig zijn voor de ontwikkeling van nieuwe hardwareoplossingen voor emissiebeperkingsystemen voor auto's en bestelwagens met verbrandingsmotor tot een minimum.

De geselecteerde maatregelen stellen technologie- en brandstofneutrale grenswaarden vast voor auto's en bestelwagens, maar staan iets hogere grenswaarden toe voor bestelwagens met geringer vermogen, wanneer dat om technische redenen gerechtvaardigd is. De testgrenzen zijn zoals in optie 3a, zodat er winst kan worden geboekt door het aftoppen van emissies die momenteel niet worden gecontroleerd. De methoden en grenswaarden voor verdampingsemissies, remmen, banden, alsook de duurzaamheid van de batterijen en het gebruik van instrumenten met sensoren voor emissie-monitoring zijn analoog aan die van optie 3a, zoals gepresenteerd in het effectbeoordelingsverslag. Deze maatregelen zijn goed voor een steeds belangrijker deel van het emissiereductiepotentieel en van de voordelen voor milieu en gezondheid, met name in stedelijke omgevingen waar de blootstelling aan deze verontreinigende stoffen prominenter is. De emissies van remmen en banden zijn binnenkort goed voor het grootste deel van de deeltjesuitstoot.

Voor vrachtwagens en bussen wordt optie 3a behouden. Dit weerspiegelt de aanzienlijk tragere overgang van vrachtwagens en bussen naar uitstootvrije emissietechnologieën. Vrachtwagens en bussen met verbrandingsmotoren zullen naar verwachting veel langer op de EU-markt aanwezig blijven.

Voor alle motorvoertuigen worden de vereenvoudigingsmaatregelen van optie 3a behouden, aangezien zij tegemoetkomen aan de noodzaak om de verordening te moderniseren en de administratieve lasten te verminderen. Deze optie zorgt ook voor een verbetering in de totale uitstoot, met name bij koude start en in de stad, aangezien de voertuigen ook tijdens korte ritten aan de emissiegrenswaarden moeten voldoen.

Wat de milieuvoordelen betreft, leidt de gekozen optie tot een aanzienlijke vermindering van de emissies, die slechts iets lager ligt dan bij optie 3a voor auto's en bestelwagens, aangezien de hogere emissiegrenswaarden gepaard gaan met betere testomstandigheden en nalevingsmaatregelen die niet aanwezig waren in optie 1. Met de geselecteerde maatregelen zal de NO_x-uitstoot van auto's/bestelwagens tegen 2035 naar schatting met meer dan 85 % dalen en die van vrachtwagens/bussen met meer dan 80 % ten opzichte van 2018. De totale

NO_x-emissies van motorvoertuigen zal in 2035 naar schatting zijn gehalveerd ten opzichte van de referentiesituatie.

De besparingen op de regelgevingskosten zullen naar verwachting gelijk zijn aan die van optie 3a. De kosten voor productontwikkeling zullen significant lager liggen voor de industrie, aangezien de voertuigen volgens de nieuwe optie niet opnieuw ontworpen hoeven te worden en de huidige technologieën voor emissiebeheersing en herkalibratie volstaan voor naleving. De regelgevingskosten zullen naar verwachting aanzienlijk dalen en tussen die van optie 1 en optie 3a liggen. Verwacht wordt dat de geselecteerde maatregelen in totaal een vergelijkbaar of groter nettovoordeel zullen opleveren dan bij optie 3a, alsook aanzienlijke emissiebesparingen met beperkte aanpassingskosten.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Overeenkomstig het streven van de Commissie naar een betere regelgeving is het voorstel op inclusieve wijze opgesteld, op basis van transparantie en voortdurend overleg met de belanghebbenden.

Kmo's (referentie IA): uit de effectbeoordeling is gebleken dat de Europese automobielenindustrie vooral bestaat uit grote fabrikanten die actief zijn in de assemblage van voertuigen en de productie van onderdelen. Sommige kleine en middelgrote ondernemingen produceren voertuigen of systemen waarvoor een emissietypegoedkeuring op het niveau van de EU is vereist. Er zijn 35 kleine en middelgrote ondernemingen geïdentificeerd die gespecialiseerde voertuigen bouwen op basis van aandrijflijnen die door grotere fabrikanten worden geproduceerd. Voor kleine fabrikanten worden vereenvoudigde regels voorgesteld om rekening te houden met de specifieke kenmerken van een beperkte productie.

Kostenbesparingen: in de effectbeoordeling is ook een analyse opgenomen over mogelijke manieren om de wetgeving te vereenvoudigen en onnodige nalevings- en administratieve kosten te beperken. Hoewel de voorstellen leiden tot een stijging van de regelgevingskosten voor voertuigfabrikanten (hardwarekosten voor technologieën en sensoren voor verontreinigingsbeheersing, O&O en aanverwante kalibratiekosten), leiden zij ook tot besparingen wat betreft de nalevingskosten bij het testen, het bijwonen van tests door typegoedkeuringsinstanties, de vergoedingen voor typegoedkeuring en de administratieve kosten. Vooral de administratieve lasten zouden door de invoering van vereenvoudigingsmaatregelen en de nieuwe voorschriften voor continue emissie monitoring afnemen. Deze laatste zullen naar verwachting zorgen voor een verdere vereenvoudiging van enerzijds de rapportage- en andere informatieverplichtingen voor het verlenen van typegoedkeuring en anderzijds van de controleprocedures door het aantal typegoedkeuringen te verminderen. In optie 3a worden de administratieve kostenbesparingen geraamd op 224 000 EUR per typegoedkeuring voor dieselauto's/-bestelwagens (22 EUR per voertuig) en op 204 000 EUR per typegoedkeuring voor benzineauto's/-bestelwagens (26 EUR per voertuig). Voor vrachtwagens/bussen bedragen de administratieve kostenbesparingen in optie 3a 66 000 EUR per typegoedkeuring voor diesel (22 EUR per voertuig) en 67 000 EUR per typegoedkeuring voor benzine (47 EUR per voertuig). Bij de uiteindelijk gekozen opties zullen alle kosten voor auto's/bestelwagens naar verwachting lager uitvallen.

Concurrentievermogen: ondanks de regelgevingskosten voor de industrie en de cumulatieve investeringskosten wat CO₂-emissienormen betreft, zal het voorstel naar verwachting een positief effect hebben op het concurrentievermogen. Dat is het gevolg van nieuwe marktkansen die voortvloeien uit de ontwikkeling van nieuwe sensoren, samen met communicatieprotocollen, cyberbeveiliging en beveiligingsopties tegen manipulatie. Het

gebruik van geavanceerde digitale en schone technologieën zal een troef zijn om toegang te krijgen tot belangrijke internationale markten, met name de Verenigde Staten en China.

Digitalisering: in het initiatief “digitaal decennium”³⁷ is bepaald dat alle sectoren, ook die van het wegvervoer, een digitale transformatie moeten ondergaan die in grote mate zal bijdragen tot de groene transformatie, om zo de ambitie waar te maken om verontreiniging tot nul terug te dringen voor een gifvrij milieu. Het voorstel zorgt voor extra samenhang met deze dubbele transitie, aangezien het de vermindering van de emissies gedurende de levensduur van voertuigen ondersteunt door de invoering van continue emissie monitoring en voertuigconnectiviteit. De nationale typegoedkeuringsinstanties moeten hun diensten bij voorkeur ook digitaal leveren (met inbegrip van machinaal leesbare informatie). Dit draagt bij tot de verwezenlijking van een doeltreffende digitale samenleving en economie (“digitaal als de norm”).

Het initiatief is in overeenstemming met het beginsel “geen ernstige afbreuk doen”, aangezien het bijdraagt aan de doelstellingen van de groene transitie van de Europese Green Deal (met name duurzame mobiliteit en de ambitie om alle verontreiniging tot nul terug te dringen). Het zorgt ervoor dat het vervoer minder vervuילend wordt, met name in steden, en wordt beschouwd als een essentieel onderdeel van de transitie naar schone mobiliteit. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat de opties naar verwachting geen ernstige afbreuk zullen doen aan de milieudoelstellingen op het gebied van duurzame ontwikkeling³⁸.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten en gelijke kansen. Er is geen verschil in gevolgen op grond van geslacht.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor het voorstel zijn geen extra financiële middelen nodig.

5. OVERIGE ELEMENTEN

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

Dit voorstel bevat regelingen om de doeltreffendheid van de Euro 7-emissienormen te controleren en te evalueren in het licht van de operationele doelstellingen en om het causale verband tussen de waargenomen resultaten en de wetgeving vast te stellen. Daartoe worden enkele monitoringindicatoren voorgesteld voor de evaluatie van de Euro 7-emissienormen. Het gaat onder meer om de volgende indicatoren:

- het aantal emissietypegoedkeuringen krachtens Euro 7 per voertuigtype;
- kosten tijdens de uitvoeringsfase en administratieve kosten per emissietypegoedkeuring;
- bewijs van verbeterde emissiebeheersing in alle gebruiksomstandigheden voor alle gereguleerde verontreinigende stoffen;
- handhavingskosten, waaronder kosten voor inbreuken en sancties in geval van niet-naleving en monitoringkosten;

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Met name wat betreft de volgende doelstellingen: doelstelling 3: goede gezondheid en welzijn, doelstelling 6: schoon water en sanitaire voorzieningen, doelstelling 13: klimaatactie, doelstelling 14: leven onder water, en doelstelling 15: leven op het land.

- evolutie van de emissies tijdens de levensduur van voertuigen, zoals blijkt uit passende testcampagnes en continue emissie monitoring.

Bij de herziening van de Euro 7-emissionormen wordt ook een reeks algemenere indicatoren geëvalueerd van ander EU-beleid inzake luchtverontreiniging in het wegvervoer:

- jaarlijkse concentraties verontreinigende stoffen in de stedelijke gebieden van Europa en jaarlijks aandeel van het wegvervoer in de uitstoot van verontreinigende stoffen zoals gemeld door de lidstaten aan het Europees Milieuagentschap in het kader van de richtlijn betreffende de vermindering van de nationale emissies³⁹ en opgenomen in het jaarverslag van het Europees Milieuagentschap over de luchtkwaliteit in Europa;
- jaarlijks aantal geregistreerde voertuigen en aandeel van de aandrijflijntechologieën op de EU-wegen, zoals door de lidstaten gemeld aan het Europees Waarnemingscentrum voor alternatieve brandstoffen;
- jaarlijkse evolutie van de effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid (d.w.z. voortijdige sterfgevallen gelinkt aan de blootstelling aan bepaalde verontreinigende stoffen), zoals opgenomen in het jaarverslag van het Europees Milieuagentschap over de luchtkwaliteit in Europa;
- jaarlijks aandeel van het wegvervoer in de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen, zoals gemeld door de lidstaten aan het Europees Milieuagentschap in het kader van de richtlijn betreffende de vermindering van de nationale emissies;
- jaarlijks aantal kennisgevingen dat van de lidstaten wordt ontvangen inzake belemmeringen voor het handelsverkeer binnen de Unie wat betreft auto's, bestelwagens, vrachtwagens/bussen als gevolg van door nationale, regionale of lokale autoriteiten opgelegde technische eisen (d.w.z. alle soorten verboden) in het kader van de kennisgevingsprocedure van Richtlijn 2015/1535⁴⁰.
- **Uitgebreide toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

Hoofdstuk I bevat algemene bepalingen, waaronder het onderwerp (artikel 1), het toepassingsgebied van de verordening (artikel 2) en de definities van de belangrijkste termen die in de verordening worden gebruikt (artikel 3).

Hoofdstuk II bevat bepalingen over de verplichtingen van de fabrikanten voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden met betrekking tot hun emissies van verontreinigende stoffen en de duurzaamheid van de batterij. Meer bepaald omvat dit hoofdstuk de verplichtingen van de fabrikanten met betrekking tot de constructie en het ontwerp van dergelijke voertuigen, met inbegrip van maatregelen inzake cyberbeveiliging (artikel 4) en opties voor de fabrikanten om betere prestaties met lagere emissiegrenswaarden aan te geven en/of een verbeterde duurzaamheid van de batterij, alsook geofencing-technologieën om een emissievrije uitlaatmodus mogelijk te maken (artikel 5). De fabrikanten moeten voldoen aan specifieke duurzaamheidseisen gedurende de levensduur van de voertuigen, maar ook aan de minimumeisen inzake de duurzaamheid van de tractiebatterij, om te voldoen aan de emissiegrenswaarden en andere gerelateerde technische eisen (artikel 6). Om aan te tonen dat aan deze eisen wordt voldaan, worden specifieke tests

³⁹ Richtlijn (EU) 2016/2284.

⁴⁰ [Richtlijn \(EU\) 2015/1535](#) betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij; zie ook [kennisgevingsprocedure 2015/1535](#).

uitgevoerd, alsook specifieke verklaringen afgegeven en administratieve procedures gevolgd (artikel 7). De artikelen 8 en 9 bevatten specifieke voorschriften voor respectievelijk kleine fabrikanten (artikel 8) en meerfaservoertuigen (artikel 9) met betrekking tot tests en verantwoordelijkheden.

Hoofdstuk III voorziet in verplichtingen van de lidstaten inzake typegoedkeuring en markttoezicht, met name wat betreft de rol van de nationale goedkeuringsinstanties en de data van inwerkingtreding (artikel 10) en bevat specifieke bepalingen voor onderdelen en technische eenheden (artikel 11), alsook voor systemen voor verbruiksreagentia en verontreinigingsbeheersing (artikel 12).

Hoofdstuk IV bevat bepalingen over de rol van de Commissie en van derden bij controles van de conformiteit tijdens het gebruik en het markttoezicht (artikel 13).

Hoofdstuk V zet de specifieke tests en methoden uiteen die de fabrikanten en de autoriteiten voor elke betrokken voertuigcategorie moeten toepassen om aan te tonen dat de voorschriften en verplichtingen uit hoofde van deze verordening worden nageleefd (artikel 14). Het bevat ook specifieke bepalingen betreffende de aanpassing aan de ontwikkeling van de techniek (artikel 15).

Hoofdstuk VI bevat algemene bepalingen betreffende de aan de Commissie verleende bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen (artikel 16), de comitéprocedure (artikel 17) en de rapportageverplichtingen voor de lidstaten (artikel 18).

Hoofdstuk VII bevat slotbepalingen betreffende de intrekking van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 595/2009 (artikel 19) en de inwerkingtreding en toepassing van de verordening (artikel 20).

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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) en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 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 Comité⁴¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De interne markt is een ruimte waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe werd bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad⁴³ een alomvattend systeem ingevoerd voor de typegoedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens, en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.
- (2) De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, motoren en vervangingsonderdelen wat hun emissies betreft (“emissietypegoedkeuring”) moeten geharmoniseerd blijven met het oog op een goede werking van de interne markt en een hoog niveau van gezondheids- en milieubescherming in alle lidstaten.
- (3) Deze verordening is een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de EU-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858. Zij bevat bepalingen en voorschriften inzake voertuigemissies en duurzaamheid van batterijen, terwijl de technische elementen zullen worden vastgelegd bij uitvoeringshandelingen die volgens de onderzoeksprocedure en met de

⁴¹ PB C , , blz. .

⁴² PB C , , blz. .

⁴³ 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).

hulp van een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 (comitologieprocedure) worden vastgesteld.

- (4) De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, motoren en vervangingsonderdelen met betrekking tot emissies (“emissietypegoedkeuring”) zijn momenteel vastgelegd in twee verordeningen die van toepassing zijn op de emissietypegoedkeuring van respectievelijk lichte en zware bedrijfsvoertuigen, namelijk Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad (“Euro 6”)⁴⁴ en Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad (“Euro VI”)⁴⁵. De reden voor het bestaan van twee verordeningen was dat de emissies van zware bedrijfsvoertuigen werden gecontroleerd op basis van motortests, terwijl voor lichte bedrijfsvoertuigen werd uitgegaan van tests van het gehele voertuig. Sindsdien zijn methoden ontwikkeld die het mogelijk maken zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen op de weg te testen. Daarom is het niet langer nodig de typegoedkeuring te baseren op motortests.
- (5) De opname van de voorschriften van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 595/2009 in één enkele verordening moet zorgen voor interne samenhang van het systeem van emissietypegoedkeuringen voor zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen, waarbij voor dergelijke voertuigen verschillende emissiegrenswaarden mogelijk blijven.
- (6) Bovendien zijn de huidige emissiegrenswaarden voor lichte voertuigen vastgesteld in 2007 en voor zware voertuigen in 2009. Beide emissiegrenswaarden werden vastgesteld op basis van de toen beschikbare technologie. Sindsdien is de technologie vooruitgegaan en ligt het emissieniveau dat met een combinatie van de huidige technologieën wordt bereikt veel lager dan dat van meer dan 15 jaar geleden. Die technologische vooruitgang moet tot uiting komen in emissiegrenswaarden die gebaseerd zijn op de meest recente bestaande technologie en kennis inzake emissiebeperking voor alle relevante verontreinigende stoffen.
- (7) Ook moeten de complexiteit en de administratieve en uitvoeringskosten voor fabrikanten en autoriteiten worden verminderd en moet worden gezorgd voor een doeltreffende en efficiënte uitvoering van de Euro-emissienormen. Vereenvoudiging wordt verkregen door de verschillende toepassingsdata voor de grenswaarden en tests die onder Euro 6 en Euro VI bestonden, af te schaffen, door meervoudige en complexe emissietests af te schaffen wanneer dergelijke tests niet nodig zijn, door in voorkomend geval te verwijzen naar normen in het kader van bestaande VN-reglementen, en door te zorgen voor een gestroomlijnde en consistente reeks procedures en tests voor de verschillende fasen van de emissietypegoedkeuring.
- (8) Om ervoor te zorgen dat de emissies van zowel lichte als zware bedrijfsvoertuigen in de praktijk worden beperkt, moeten voertuigen in reële gebruiksomstandigheden

⁴⁴ Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

⁴⁵ Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

worden getest met een minimale reeks beperkingen, grenzen en andere rijvoorschriften, en niet alleen in het laboratorium.

- (9) De nauwkeurigheid van de draagbare emissiemeetapparatuur die wordt gebruikt voor het meten van de emissies van op de weg gebruikte voertuigen is sinds de invoering ervan aanzienlijk verbeterd. Het is dus passend de emissiegrenswaarden te baseren op dergelijke metingen op de weg, waardoor het gebruik van conformiteitsfactoren bij tests op de weg overbodig wordt.
- (10) Volgens de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 moeten voertuigen aan de emissiegrenswaarden voldoen gedurende een bepaalde periode, die niet langer overeenkomt met de gemiddelde levensduur van voertuigen. Daarom is het nodig duurzaamheidsvereisten vast te stellen die de gemiddelde verwachte levensduur van voertuigen in de Unie weerspiegelen.
- (11) Er zijn nu wereldwijd nieuwe technologieën beschikbaar die op grote schaal worden gebruikt en verdampingsemissies van vluchtige organische stoffen tijdens het gebruik en het parkeren van het voertuig en tijdens het tanken met benzine, beperken. Daarom is het passend de emissiegrenswaarden voor dergelijke vluchtige organische stoffen op een lager niveau vast te stellen en emissiegrenswaarden voor de fase van het tanken in te voeren.
- (12) Niet-uitlaatemissies bestaan uit deeltjes die door de banden en remmen van voertuigen worden uitgestoten. De emissies afkomstig van banden is naar schatting de grootste bron van microplastics in het milieu. Zoals uit de effectbeoordeling blijkt, wordt verwacht dat niet-uitlaatemissies tegen 2050 maar liefst 90 % van alle door het wegvervoer uitgestoten deeltjes zullen uitmaken, omdat de emissies van uitlaatdeeltjes door de overschakeling op elektrisch vervoer zullen afnemen. Daarom moeten deze niet-uitlaatemissies worden gemeten en beperkt. De Commissie moet uiterlijk eind 2024 een verslag over de slijtage van banden opstellen om de meetmethoden en de stand van de techniek te evalueren en grenswaarden voor bandenslijtage voor te stellen.
- (13) In Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶ worden schakelindicatoren gereguleerd, die vooral bedoeld zijn om het brandstofverbruik van een voertuig tot een minimum te beperken wanneer de bestuurder de aanwijzingen ervan volgt. De voorschriften inzake verontreinigende emissies bij reëel gebruik, ook wanneer de schakelindicatoren worden gevolgd, moeten echter in deze verordening aan bod komen.
- (14) Voertuigen met tractiebatterijen, met inbegrip van plug-in hybride voertuigen en door batterijen aangedreven elektrische voertuigen, dragen bij tot het koolstofvrij maken van de wegvervoersector. Om het vertrouwen van de consument in dergelijke

⁴⁶ 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).

voertuigen te winnen en te vergroten, moeten die batterijen een hoog prestatievermogen en een lange levensduur hebben. Daarom is het belangrijk te eisen dat tractiebatterijen na vele jaren gebruik een groot deel van hun oorspronkelijke capaciteit behouden. Dat is met name van belang voor kopers van tweedehands elektrische voertuigen om te garanderen dat het voertuig naar verwachting zal blijven presteren. De monitoring van de conditie van de batterij moet daarom verplicht worden gesteld voor alle voertuigen die tractiebatterijen gebruiken. Voorts moeten er minimale prestatievoorschriften betreffende de duurzaamheid van batterijen van personenauto's worden ingevoerd, rekening houdend met Mondiaal technisch reglement nr. 22 van de VN⁴⁷.

- (15) Het manipuleren van voertuigen om onderdelen van de emissiebeperkingsystemen te verwijderen of buiten werking te stellen is een bekend probleem. Dergelijke praktijken leiden tot ongecontroleerde emissies en moeten worden voorkomen. Manipulatie van de kilometerteller leidt tot verkeerde kilometerstanden en belemmert een goede controle van een voertuig tijdens het gebruik. Daarom is het van het grootste belang dat de hoogst mogelijke beveiliging van die systemen wordt gewaarborgd, met beveiligingscertificaten en passende bescherming tegen manipulatie, zodat noch de emissiebeperkingsystemen noch de kilometerteller van het voertuig kunnen worden gemanipuleerd.
- (16) Op voertuigen geïnstalleerde sensoren worden nu reeds gebruikt om via het boorddiagnosesysteem (OBD-systeem) anomalieën inzake emissies op te sporen en de desbetreffende reparaties in gang te zetten. Het momenteel gebruikte OBD-systeem detecteert de storingen echter niet nauwkeurig of tijdig en zet evenmin voldoende en tijdige reparaties in gang. Daardoor is het mogelijk dat voertuigen veel meer uitstoten dan is toegestaan. De sensoren die tot nu toe voor OBD worden gebruikt, kunnen ook worden gebruikt om het emissiegedrag van de voertuigen continu te bewaken en te controleren via een on-board monitoring (OBM)-systeem. OBM zal de gebruiker eveneens waarschuwen om reparaties aan de motor of de emissiebeperkingsystemen uit te voeren wanneer deze nodig zijn. Daarom moet de installatie van een dergelijk systeem verplicht worden gesteld en moeten de technische voorschriften ervan worden geregeld.
- (17) Fabrikanten kunnen ervoor kiezen voertuigen te produceren die aan lagere emissiegrenswaarden voldoen of een betere duurzaamheid van de batterij hebben dan in deze verordening wordt voorgeschreven, of die geavanceerde opties omvatten zoals geofencing en adaptieve besturing. Consumenten en nationale autoriteiten moeten dergelijke voertuigen kunnen identificeren aan de hand van passende documentatie. Daarom moet een milieupaspoort voor voertuigen (EVP) beschikbaar worden gesteld.
- (18) Mocht de Commissie een voorstel indienen inzake de registratie na 2035 van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die uitsluitend op CO₂-neutrale brandstoffen rijden buiten het toepassingsgebied van de CO₂-vlootnormen, en in overeenstemming met het recht van de Unie en de doelstelling van de Unie inzake klimaatneutraliteit, dan moet deze verordening worden gewijzigd om de mogelijkheid van typegoedkeuring van dergelijke voertuigen op te nemen.
- (19) De emissies van door kleine fabrikanten verkochte voertuigen staan voor een onbeduidend deel van de emissies in de Unie. Daarom kan er voor dergelijke

⁴⁷ Mondiaal technisch reglement van de Verenigde Naties betreffende de duurzaamheid van accu's, UN GTR 22.

fabrikanten een zekere flexibiliteit worden toegestaan bij bepaalde voorschriften. Kleine fabrikanten moeten daarom bepaalde tests tijdens de typegoedkeuring kunnen vervangen door verklaringen van overeenstemming, terwijl zeer kleine fabrikanten gebruik moeten kunnen maken van laboratoriumtests op basis van aselechte reële rijcycli.

- (20) De Verordeningen (EU) 2019/631⁴⁸ en (EU) 2019/1242⁴⁹ van het Europees Parlement en de Raad regelen de gemiddelde CO₂-emissieprestaties van het wagenpark van nieuwe motorvoertuigen in de Unie. De procedures en methodologieën voor de nauwkeurige bepaling van CO₂-emissies, brandstof- en energieverbruik, elektrische actieradius en vermogen voor individuele voertuigen moeten worden opgenomen in de emissietypegoedkeuring.
- (21) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot verplichtingen van fabrikanten in het kader van typegoedkeuring en procedures, tests en methoden die moeten worden toegepast voor de conformiteitsverklaring, de controle van de conformiteit van de productie, de controle van de conformiteit tijdens het gebruik en het milieupaspoort voor voertuigen; opties en aanduidingen van voertuigen; voorschriften, tests, methoden en corrigerende maatregelen in verband met de duurzaamheid van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden, alsmede registratie- en communicatiemogelijkheden van OBM-systemen, onder meer met het oog op periodieke technische inspecties en technische controles; door fabrikanten van meerfasenvoertuigen te verstrekken voorschriften en informatie, alsmede procedures om de CO₂-waarde voor deze meerfasenvoertuigen te bepalen; technische elementen, administratieve en documentatievereisten voor emissietypegoedkeuring, controles en keuringen en markttoezichtcontroles, alsmede verslagleggingsverplichtingen, controles van de conformiteit tijdens het gebruik en de conformiteit van de productie; methoden en tests om i) uitlaatemissies in het laboratorium en op de weg te meten, met inbegrip van aselechte en worst-case RDE-testcycli, het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen voor het controleren van emissies in reële rijomstandigheden en emissies bij stationair draaien, ii) de CO₂-emissies, het brandstof- en energieverbruik, de elektrische actieradius en het motorvermogen van een motorvoertuig te bepalen, iii) specificaties te verstrekken voor schakelindicatoren, iv) het effect van O₃- en O₄-aanhangwagens op CO₂, het brandstof- en energieverbruik, de elektrische actieradius en het motorvermogen van een motorvoertuig te bepalen, iv) carteremissies, verdampingsemisies en rememissies te meten, v) de naleving van de minimale prestatievoorschriften inzake de duurzaamheid van batterijen te evalueren, vi) de conformiteit tijdens het gebruik van motoren en voertuigen te beoordelen, evenals nalevingsdrempels en prestatievoorschriften, en vii) tests en methoden om de prestaties van de sensoren (OBD en OBM) te waarborgen; viii) methoden om veiligheidsmaatregelen te waarborgen en te beoordelen; specificaties en kenmerken van waarschuwingssystemen

⁴⁸ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

⁴⁹ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).

en aansporingsmethoden voor de bestuurder en om de correcte werking ervan te beoordelen; ix) methoden om de correcte werking, doeltreffendheid, regeneratie en duurzaamheid van originele en vervangende emissiebeperkingsystemen te beoordelen; x) methoden om beveiligingsmaatregelen te waarborgen en te beoordelen, met inbegrip van kwetsbaarheidsanalyses en bescherming tegen manipulatie; xi) methoden om de correcte werking te beoordelen van typen die onder specifieke Euro 7-aanduidingen zijn goedgekeurd; xii) criteria voor emissietypegoedkeuringen voor kleine en zeer kleine fabrikanten; xiii) controles en testprocedures voor meerfaservoertuigen; xiv) prestatievoorschriften voor testapparatuur; xv) specificatie van referentiebrandstoffen; en xvi) methoden om vast te stellen dat er geen sprake is van manipulatie-instrumenten en manipulatiestrategieën; xvii) de slijtage van banden te meten, alsmede xviii) het formaat en de gegevens van het milieupaspoort voor voertuigen en de methode voor het doorgeven van de gegevens ervan vast te stellen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰.

- (22) Teneinde niet-essentiële onderdelen van deze verordening zo nodig te wijzigen of aan te vullen, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot testomstandigheden op basis van gegevens die zijn verzameld bij het testen van Euro 7-voertuigen, remmen of banden; testvoorschriften, met name rekening houdend met de vooruitgang van de techniek en de gegevens die zijn verzameld bij het testen van Euro 7-voertuigen; het invoeren van voertuigopties en -aanduidingen op basis van innovatieve technologieën voor fabrikanten, maar ook van grenswaarden voor de emissie van remdeeltjes en slijtagegrenzen voor bandentypen, alsook van minimale prestatievoorschriften voor batterijen en multiplicatoren op het gebied van duurzaamheid op basis van bij het testen van Euro 7-voertuigen verzamelde gegevens, en het vaststellen van definities en speciale voorschriften voor kleine fabrikanten van voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁵¹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (23) Aangezien de regels inzake de emissietypegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, worden geactualiseerd en allemaal in deze verordening worden opgenomen, moeten omwille van duidelijkheid, rationaliteit en vereenvoudiging de bestaande Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EG) nr. 715/2007 worden ingetrokken en door deze verordening worden vervangen.

⁵⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

⁵¹ [PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.](#)

- (24) Wanneer de in deze verordening voorziene maatregelen het verwerken van persoonsgegevens omvatten, moeten zij worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad⁵² en Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad⁵³, alsook overeenkomstig de nationale uitvoeringsmaatregelen daarvan.
- (25) Het is belangrijk dat de lidstaten, de nationale typegoedkeuringsinstanties en de marktdeelnemers voldoende tijd krijgen om zich op de toepassing van de bij deze verordening ingevoerde nieuwe regels voor te bereiden. Daarom moet de datum van toepassing worden uitgesteld. Terwijl de datum van toepassing voor lichte bedrijfsvoertuigen zo snel als technisch mogelijk moet zijn, kan de datum van toepassing voor zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens met twee jaar worden uitgesteld, aangezien de overgang naar emissievrije voertuigen voor zware bedrijfsvoertuigen langer zal duren.
- (26) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk het vastleggen van geharmoniseerde regels inzake administratieve en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van en inzake het markttoezicht op voertuigen van de categorieën M en N en systemen, onderdelen en technische eenheden, wat betreft emissies niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt maar, gelet op de omvang en de gevolgen ervan, beter op het niveau van de Europese Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel zoals vervat in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Hoofdstuk I — Onderwerp, toepassingsgebied en definities

Artikel 1

Onderwerp

1. Deze verordening stelt gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve bepalingen vast voor de emissietypegoedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden met betrekking tot hun emissies van CO₂ en verontreinigende stoffen, brandstof- en energieverbruik en duurzaamheid van batterijen.
2. Deze verordening stelt regels vast voor de initiële typegoedkeuring van emissies, de conformiteit van de productie, de conformiteit tijdens het gebruik, het markttoezicht, de duurzaamheid van emissiebeperkingsystemen en tractiebatterijen, boordmonitoringsystemen, veiligheidsbepalingen om manipulatie te beperken en

⁵² Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

⁵³ Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

cyberbeveiligingsmaatregelen, en de nauwkeurige bepaling van CO₂-emissies, elektrische actieradius, brandstof- en energieverbruik en energie-efficiëntie.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van de categorieën M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ en N₃, en op aanhangwagens van de categorieën O₃ en O₄, zoals aangegeven in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858, met inbegrip van die welke in een of meer fasen zijn ontworpen en gebouwd, en op systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van Verordening (EU) 2018/858.

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “emissietypegoedkeuring”: een EU-typegoedkeuring die voldoet aan de administratieve bepalingen en technische voorschriften van deze verordening met betrekking tot emissies van CO₂ en verontreinigende stoffen, brandstof- en energieverbruik en duurzaamheid van batterijen;
- 2) “initiële emissietypegoedkeuring”: de eerste fase van een emissietypegoedkeuringsprocedure voordat het emissietypegoedkeuringscertificaat door de autoriteiten wordt afgegeven en voertuigen in productie worden gebracht;
- 3) “conformiteit van de productie”: de activiteiten die op bij de fabrikant geselecteerde nieuwe voertuigen, technische eenheden of onderdelen worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de in de handel gebrachte producten aan de voorschriften van deze verordening voldoen;
- 4) “conformiteit tijdens het gebruik”: de activiteiten die op voertuigen langs de weg worden uitgevoerd om de duurzaamheidsvereisten van deze verordening te verifiëren;
- 5) “motor”: de aandrijfbron van een voertuig;
- 6) “emissies”: de uitlaatemissies en niet-uitlaatemissies van een motorvoertuig;
- 7) “uitlaatemissies”: de uitstoot uit de uitlaatpijp van het motorvoertuig of de motor van alle volgende stoffen: CO₂, gasvormige, vaste en vloeibare verbindingen en carteremissies;
- 8) “verontreinigende gassen”: de emissies van gasvormige chemische stoffen, met uitzondering van CO₂;
- 9) “CO₂-emissies” of “CO₂”: de kooldioxide-emissies uit de uitlaat van het motorvoertuig of de motor;
- 10) “stikstofoxiden” of “NO_x”: de som van de uit de uitlaat uitgestoten stikstofoxiden;
- 11) “deeltjesmassa” of “PM”: elk materiaal dat door de uitlaat wordt uitgestoten of door de remmen wordt veroorzaakt en op een filtermedium wordt opgevangen;

- 12) “deeltjesmassa van minder dan 10 μm ” of “ PM_{10} ”: de deeltjesmassa met een diameter die kleiner is dan 10 μm ;
- 13) “deeltjesaantal” of “PN”: het totale aantal vaste deeltjes dat via de uitlaat wordt uitgestoten of door de remmen wordt veroorzaakt;
- 14) “deeltjesaantal hoger dan 10 nm” of “ PN_{10} ”: het totale aantal vaste deeltjes uitgestoten via de uitlaat of veroorzaakt door de remmen met een diameter die groter of gelijk is aan 10 nm;
- 15) “koolmonoxide” of “CO”: de via de uitlaat uitgestoten koolmonoxide;
- 16) “methaan” of “ CH_4 ”: het via de uitlaat uitgestoten methaan;
- 17) “totale koolwaterstoffen” of “THC”: de via de uitlaat uitgestoten totale koolwaterstoffen;
- 18) “andere koolwaterstoffen dan methaan” of “NHMC”: de via de uitlaat uitgestoten totale koolwaterstoffen met uitzondering van methaan;
- 19) “andere organische gassen dan methaan” of “NMOG”: de som van niet-zuurstofhoudende en zuurstofhoudende koolwaterstoffen die via de uitlaat worden uitgestoten;
- 20) “ammoniak” of “ NH_3 ”: de via de uitlaat uitgestoten ammoniak;
- 21) “formaldehyde” of “HCHO”: het via de uitlaat uitgestoten formaldehyde;
- 22) “WHTC”: de wereldwijd geharmoniseerde transiënte rijcyclus overeenkomstig punt 7.2.1 van bijlage 4 bij VN-reglement nr. 49;
- 23) “WHSC”: de wereldwijd geharmoniseerde stationaire rijcyclus overeenkomstig punt 7.2.2 van bijlage 4 bij VN-reglement nr. 49;
- 24) “tool voor de berekening van het energieverbruik van het voertuig” of “VECTO”: een simulatietool voor het bepalen van CO_2 -emissies, brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik en de elektrische actieradius van zware bedrijfsvoertuigen; “energieverbruik”: het verbruik van elektriciteit door alle aandrijfbronnen in een voertuig;
- 25) “brandstofverbruik”: het verbruik van brandstof door alle aandrijfbronnen in een voertuig;
- 26) “verdampingsemisies”: de koolwaterstofdampen die uit het brandstofsysteem van een voertuig worden afgegeven, met uitzondering van die van de uitlaatemisies;
- 27) “carteremisies”: de verontreinigende gassen die worden uitgestoten uit de ruimten in of buiten een motor die door in- of uitwendige verbindingen met het oliecarter zijn verbonden;
- 28) “emisies van remdeeltjes”: deeltjes die afkomstig zijn van het remsysteem van een voertuig;
- 29) “slijtage van banden”: de massa materiaal die door het slijtageproces van de band verloren gaat en in het milieu terecht komt;
- 30) “niet-uitlaatemisies”: verdampingsemisies en door slijtage van de banden en door remmen veroorzaakte emisies;
- 31) “emisies van verontreinigende stoffen”: uitlaatemisies en niet-uitlaatemisies, anders dan CO_2 -emisies;

- 32) “emissiebeperkingsvoorziening”: die voorzieningen van een voertuig die de emissies van verontreinigende stoffen regelen of beperken;
- 33) “emissiebeperkingsstelsel”: de in een voertuig geïnstalleerde emissiebeperkingsvoorzieningen, met inbegrip van alle regeleenheden en software die het gebruik daarvan regelen;
- 34) “origineel emissiebeperkingsstelsel”: een stelsel voor emissiebeperking of samenstel van dergelijke systemen dat onder de voor het betrokken voertuig verleende typegoedkeuring valt;
- 35) “vervangend emissiebeperkingsstelsel”: een stelsel voor emissiebeperking of samenstel van dergelijke systemen dat bedoeld is om een origineel emissiebeperkingsstelsel te vervangen en dat als technische eenheid kan worden goedgekeurd;
- 36) “adaptieve besturingsfunctie”: een stelsel dat de parameters van motor, de emissiebeperkingsystemen of andere parameters van het voertuig aanpast om het brandstof- of energieverbruik en de doeltreffendheid van het emissiebeperkingsstelsel te verbeteren op basis van het verwachte gebruik van het voertuig;
- 37) “boorddiagnosesysteem” of “OBD-systeem”: een stelsel dat informatie uit de boorddiagnose van het voertuig kan genereren, als gedefinieerd in artikel 3, punt 49, van Verordening (EU) 2018/858, en die informatie via de OBD-poort en op draadloze wijze kan doorgeven;
- 38) “boordmonitorsysteem” of “OBM-systeem”: een stelsel aan boord van een voertuig dat kan detecteren wanneer de emissiegrenswaarden worden overschreden of wanneer een voertuig zich in de emissievrije modus bevindt, indien van toepassing, en dat in staat is de frequentie van dergelijke overschrijdingen aan te geven door middel van in het voertuig opgeslagen informatie, en die informatie via de OBD-poort en op draadloze wijze kan doorgeven;
- 39) “boordinstrument voor de monitoring van brandstof- en energieverbruik” of “OBFCM-instrument”: software of hardware die de parameters van het voertuig, de motor, brandstof of elektriciteit en laadvermogen/massa meet en gebruikt om de brandstof- en energieverbruiksgegevens en andere parameters die relevant zijn voor de bepaling van het brandstof- of energieverbruik en de energie-efficiëntie van het voertuig, te bepalen en in het voertuig op te slaan;
- 40) “manipulatie-instrument”: software of hardware die de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiebeperkingsstelsel in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, met de bedoeling de doeltreffendheid van het emissiebeperkingsstelsel te verminderen wanneer met het voertuig wordt gereden;
- 41) “manipulatiestrategie”: een strategie die de doeltreffendheid van de emissiebeperking vermindert onder omgevings- of motorbedrijfsomstandigheden die zich voordoen bij een normaal gebruik van het voertuig of buiten de testprocedures van de typegoedkeuring, of gegevens inzake sensoren, brandstof- of energieverbruik, elektrische actieradius of duurzaamheid van de batterijen vervalst;

- 42) “emissies onder reële rijomstandigheden” of “RDE”: de emissies van een voertuig onder normale rijomstandigheden en onder uitgebreide omstandigheden zoals aangegeven in de tabellen 1 en 2 van bijlage III;
- 43) “kilometerteller”: een instrument dat de totale afstand aangeeft die het voertuig sinds zijn productie heeft afgelegd;
- 44) “manipulatie”: het onwerkzaam maken of wijzigen door de marktdeelnemers of onafhankelijke marktdeelnemers van de motor, de voorziening en het systeem voor emissiebeperking van het voertuig, het aandrijfsysteem, de tractiebatterij, de kilometerteller, het OBFCEM-instrument of het OBD-/OBM-systeem, met inbegrip van de software of andere logische besturingselementen van deze systemen en de gegevens daarvan;
- 45) “eigen productiefaciliteit”: een productie- of assemblagefabriek die door de fabrikant wordt gebruikt voor het voor die fabrikant produceren of assembleren van nieuwe voertuigen, met inbegrip, indien relevant, van voor de uitvoer bestemde voertuigen;
- 46) “eigen ontwerpcentrum”: een faciliteit waar het volledige voertuig wordt ontworpen en ontwikkeld en die door de fabrikant wordt beheerd en gebruikt;
- 47) “kleine fabrikant”: een fabrikant van minder dan 10 000 nieuwe motorvoertuigen van categorie M₁ of 22 000 nieuwe motorvoertuigen van categorie N₁ die per kalenderjaar in de Unie worden geregistreerd en die:
- a) geen deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten; of
 - b) deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan 10 000 nieuwe motorvoertuigen van categorie M₁ of 22 000 nieuwe motorvoertuigen van categorie N₁ worden geregistreerd in de Unie; of
 - c) deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, maar zijn eigen productiefaciliteiten en eigen ontwerpcentrum beheert;
- 48) “zeer kleine fabrikant”: een fabrikant die minder dan 1 000 nieuwe motorvoertuigen van categorie M₁ of minder dan 1 000 nieuwe motorvoertuigen van categorie N₁ produceert die in het voorgaande jaar in de Unie zijn geregistreerd;
- 49) “motorvoertuig met pure verbrandingsmotor” of “puur ICE-voertuig”: een voertuig waarbij alle aandrijfenergieomzetters verbrandingsmotoren zijn, inclusief door waterstof aangedreven motoren;
- 50) “puur elektrisch voertuig” of “PEV”: een voertuig met een aandrijflijn die uitsluitend elektrische machines als aandrijfenergieomzetters en uitsluitend oplaadbare elektrische-energieopslagsystemen als aandrijfenergieopslagsystemen omvat;
- 51) “brandstofcel”: een energieomzetter die chemische energie (input) omzet in elektrische energie (output) of omgekeerd;
- 52) “brandstofcelvoertuig” of “FCV”: een voertuig met een aandrijflijn die uitsluitend een of meer brandstofcellen en elektrische machines als aandrijfenergieomzetter(s) omvat;

- 53) “hybride brandstofcelvoertuig” of “FCHV”: een brandstofcelvoertuig met een aandrijflijn die ten minste één brandstofopslagsysteem en ten minste één oplaadbaar elektrische-energieopslagsysteem als aandrijfenergieopslagsystemen omvat;
- 54) “hybride voertuig” of “HV”: een voertuig met een aandrijflijn die ten minste twee verschillende categorieën aandrijfenergieomzeters en ten minste twee verschillende categorieën aandrijfenergieopslagsystemen omvat;
- 55) “hybride elektrisch voertuig” of “HEV”: een hybride voertuig waarbij een van de aandrijfenergieomzeters een elektrische machine is;
- 56) “extern oplaadbaar hybride elektrisch voertuig” of “OVC-HEV”: een hybride elektrisch voertuig dat door een externe bron kan worden opgeladen;
- 57) “niet-extern oplaadbaar hybride elektrisch voertuig” of “NOVC-HEV”: een voertuig met ten minste twee verschillende energieomzeters en ten minste twee verschillende energieopslagsystemen die voor de aandrijving van het voertuig worden gebruikt en die niet door een externe bron kunnen worden opgeladen;
- 58) “geofencing-technologieën”: technologieën die een hybride voertuig niet laten rijden op hun verbrandingsmotor (d.w.z. om de emissievrije modus mogelijk te maken) wanneer het binnen een specifiek geografisch gebied rijdt;
- 59) “emissievrije modus”: een selecteerbare modus waarin een hybride voertuig zonder het gebruik van de verbrandingsmotor rijdt;
- 60) “nettovermogen”: het vermogen dat onder atmosferische referentieomstandigheden op een testbank aan het uiteinde van de krukas wordt verkregen of het equivalent ervan bij het overeenkomstige toerental;
- 61) “wielvermogen”: het bij de wielen van een voertuig gemeten vermogen dat voor de aandrijving van het voertuig wordt gebruikt;
- 62) “vermogen per gewichtseenheid”: de verhouding van het nominaal vermogen tot de massa in rijklare toestand;
- 63) “nominaal vermogen” of ‘ P_{rated} ’: het maximale nettovermogen van de motor in kW;
- 64) “massa in rijklare toestand”: de massa van het voertuig met de brandstoftank(s) gevuld tot ten minste 90 % van zijn (hun) inhoud, met inbegrip van de massa van de bestuurder, brandstof en vloeistoffen, voorzien van de standaarduitrusting volgens de specificaties van de fabrikant en, wanneer het voertuig daarmee is uitgerust, de massa van de carrosserie, de cabine, de koppelvoorziening, de reservewielen en het gereedschap;
- 65) “tractiebatterij”: een batterijsysteem dat energie opslaat met als hoofddoel het voertuig aan te drijven;
- 66) “elektrische actieradius”: de afstand die wordt afgelegd in een bedrijfsomstandigheid met ontlading, totdat de tractiebatterij leeg is;
- 67) “emissievrije actieradius”: de maximumafstand die een emissievrij voertuig kan afleggen tot de tractiebatterij of de brandstoftank leeg is, wat voor puur elektrische voertuigen overeenkomt met de elektrische actieradius;
- 68) “duurzaamheid”: het vermogen van een systeem of voorziening, onderdeel of enig ander deel van het voertuig om gedurende een bepaalde tijd de vereiste prestaties te blijven leveren;

- 69) “duurzaamheid van de batterij”: de duurzaamheid van een tractiebatterij, gemeten in termen van haar “state of health”;
- 70) “state of health” of “SOH”: de gemeten of geschatte conditie van een specifiek prestatiekenmerk van een voertuig of tractiebatterij op een specifiek punt in de levensduur ervan, uitgedrukt als een percentage van de prestaties die werden vastgesteld toen het voertuig of de tractiebatterij werd gecertificeerd of nieuw was;
- 71) “milieupaspoort voor voertuigen” of “EVP”: een registratie op papier en in digitale vorm met informatie over de milieuprestaties van een voertuig op het moment van registratie, waaronder het niveau van de grenswaarden voor verontreinigende emissies, CO₂-emissies, brandstofverbruik, energieverbruik, elektrische actieradius, motorvermogen, duurzaamheid van de batterij en andere relevante waarden;
- 72) “waarschuwingssysteem voor overtollige emissies”: een systeem dat is ontworpen, gebouwd en geïnstalleerd in een voertuig om de gebruiker informatie te verschaffen over overtollige emissies en om reparaties in gang te zetten;
- 73) “waarschuwingssysteem voor laag reagensniveau”: een systeem dat is ontworpen, gebouwd en geïnstalleerd in een voertuig om de gebruiker te waarschuwen voor een laag verbruik van het reagens en het gebruik van het reagens in gang te zetten;
- 74) “emissies bij stationair draaien”: uitlaatemissies die worden geproduceerd wanneer de verbrandingsmotor draait maar niet wordt belast om het voertuig aan te drijven;
- 75) “conformiteitsverklaring”: een verklaring van de fabrikant dat een specifiek type of een specifieke groep voertuigen, onderdeel of technische eenheid voldoet aan de voorschriften van deze verordening;
- 76) “energie-efficiëntie van een aanhangwagen”: de prestaties van een aanhangwagen met betrekking tot de invloed ervan op de CO₂-emissies, het brandstof- en energieverbruik, de emissievrije actieradius, de elektrische actieradius en het motorvermogen van een trekkend voertuig;
- 77) “winterband”: een band waarvan het loopvlakpatroon, de samenstelling van het loopvlak of de structuur in de eerste plaats is ontworpen om een voertuig op sneeuw beter te laten optrekken of rijden dan met een normale band;
- 78) “speciale band”: een band voor gemengd gebruik op verharde en onverharde weg of ander speciaal gebruik; deze banden zijn in de eerste plaats bedoeld om het voertuig op onverharde wegen beter te laten optrekken en rijden.

Hoofdstuk II — Verplichtingen van de fabrikanten

Artikel 4

Verplichtingen van de fabrikanten met betrekking tot de constructie van voertuigen

1. Fabrikanten zorgen ervoor dat voor de nieuwe voertuigen die zij produceren en die in de Unie verkocht, geregistreerd of in het verkeer gebracht worden, typegoedkeuring is verleend overeenkomstig deze verordening. Fabrikanten zorgen ervoor dat voor de nieuwe onderdelen of technische eenheden, met inbegrip van motoren, tractiebatterijen, remsystemen en vervangende emissiebeperkingsystemen die typegoedkeuring behoeven, die zij produceren en die in de Unie verkocht of in gebruik genomen worden, typegoedkeuring is verleend overeenkomstig deze verordening.

2. Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren voertuigen op zodanige wijze dat zij aan deze verordening voldoen, waarbij de voertuigen ook de emissiegrenswaarden van bijlage I naleven en de waarden naleven die voor de levensduur van het voertuig in het conformiteitscertificaat en in de typegoedkeuringsdocumentatie zijn vermeld, zoals aangegeven in tabel 1 van bijlage IV. Deze voertuigen worden aangeduid als “Euro 7”-voertuigen.
3. Bij de controle op de naleving van de uitlaatemissiegrenswaarden worden, wanneer de test wordt uitgevoerd onder uitgebreide rijomstandigheden, de emissies gedeeld door de in bijlage III vermelde deler voor uitgebreide rijomstandigheden.
De emissies worden tijdens de regeneratie van emissiebeperkingsystemen opgenomen als een gewogen gemiddelde op basis van de frequentie en de duur van de regeneraties.
4. Fabrikanten ontwerpen en bouwen onderdelen of technische eenheden, waaronder motoren, tractiebatterijen, remsystemen en vervangende emissiebeperkingsystemen, om aan deze verordening te voldoen, waarbij zij ook de emissiegrenswaarden van bijlage I naleven.
5. Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren geen voertuigen met manipulatie-instrumenten of manipulatiestrategieën.
6. Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren voertuigen van de categorieën M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ en N₃ met:
 - a) OBD-systemen die defecte systemen die tot overschrijdingen van de emissiegrenswaarden leiden, kunnen opsporen om reparaties te vergemakkelijken;
 - b) OBM-systemen die emissies boven de emissiegrenswaarden kunnen detecteren als gevolg van storingen, verhoogde degradatie of andere situaties die de emissies doen toenemen;
 - c) een OBFCM-instrument om hun reële brandstof- en energieverbruik en andere relevante parameters, zoals laadvermogen/massa, die nodig zijn om hun reële brandstof- en energie-efficiëntie te bepalen, te monitoren;
 - d) state of health-bewakingsfuncties van de tractiebatterij en emissiesystemen;
 - e) waarschuwingssystemen voor overtollige emissies;
 - f) waarschuwingssystemen voor een laag reagensniveau;
 - g) voorzieningen die de door het voertuig gegenereerde gegevens die worden gebruikt voor de naleving van deze verordening en OBFCM-gegevens draadloos doorgeven, met het oog op de periodieke technische controle en technische controles langs de weg, en voor de communicatie met oplaadinfrastructuur en stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfuncties kunnen ondersteunen.
7. Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren voertuigen van de categorieën M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ en N₃ op zodanige wijze dat de kwetsbaarheden die zich in alle fasen van hun levenscyclus voordoen en die tot manipulatie van het volgende kunnen leiden, tot een minimum worden beperkt:
 - a) brandstof- en reagensinspuitsysteem,
 - b) motor en motorreleenheden,

- c) tractiebatterijen,
 - d) kilometerteller en
 - e) emissiebeperkingssystemen.
8. De fabrikant voorkomt dat misbruik kan worden gemaakt van de in lid 7 bedoelde kwetsbaarheden. Wanneer een dergelijke kwetsbaarheid wordt ontdekt, verwijdert de fabrikant deze door middel van een software-update of andere passende middelen.
9. De fabrikanten zorgen voor de veilige doorgifte van gegevens betreffende emissies en duurzaamheid van de batterij door het nemen van cyberbeveiligingsmaatregelen overeenkomstig VN-Reglement nr. 155⁵⁴.
10. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast voor de procedures, tests en methodologieën om de naleving van de voorschriften van de leden 1 tot en met 9 te controleren. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 5

Opties van de fabrikanten met betrekking tot de constructie en aanduiding van voertuigen

1. De fabrikanten mogen de door hen geproduceerde voertuigen aanduiden als “Euro 7+-voertuig” wanneer deze voertuigen aan het volgende voldoen:
- a) voor ICE-voertuigen en NOVC-HEV’s door te verklaren dat zij voldoen aan ten minste 20 % lagere emissiegrenswaarden dan die van bijlage I voor verontreinigende gassen en aan één orde van grootte lagere emissiegrenswaarden voor deeltjesaantalemissies;
 - b) voor OVC-HEV’s door te verklaren dat zij voldoen aan ten minste 20 % lagere emissiegrenswaarden dan die van bijlage I voor verontreinigende gassen en aan één orde van grootte lagere emissiegrenswaarden voor deeltjesaantalemissies, en dat de duurzaamheid van de batterij ten minste 10 procentpunten hoger ligt dan de voorschriften van bijlage II;
 - c) voor PEV’s door te verklaren dat de duurzaamheid van de batterij ten minste 10 procentpunten hoger ligt dan de voorschriften van bijlage II.
2. De overeenstemming van deze voertuigen met de voorschriften van lid 1 wordt gecontroleerd aan de hand van de opgegeven waarden.
3. Fabrikanten mogen voertuigen als “Euro 7A-voertuig” aanduiden indien deze zijn uitgerust met adaptieve besturingsfuncties. Het gebruik van adaptieve besturingsfuncties wordt tijdens de typegoedkeuring aan de typegoedkeuringsinstanties aangetoond en tijdens de levensduur van het voertuig gecontroleerd overeenkomstig tabel 1 van bijlage IV.
4. Fabrikanten mogen voertuigen als “Euro 7G-voertuig” aanduiden indien deze zijn uitgerust met verbrandingsmotoren met geofencing-technologieën. De fabrikant installeert op deze voertuigen een waarschuwingssysteem om de gebruiker te

⁵⁴ VN-Reglement nr. 155 — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen met betrekking tot cyberbeveiliging en het beheersysteem voor cyberbeveiliging (PB L 82 van 9.3.2021, blz. 30).

informereren wanneer de tractiebatterijen bijna leeg zijn en om het voertuig te stoppen als het niet binnen 5 km na de eerste waarschuwing terwijl het in de emissievrije modus rijdt wordt opgeladen. De toepassing van dergelijke geofencing-technologieën kan worden gecontroleerd tijdens de levensduur van het voertuig.

5. Fabrikanten mogen voertuigen bouwen die twee of meer van de in de leden 1, 2 of 3 bedoelde kenmerken combineren en deze aanduiden met een combinatie van symbolen en letters zoals “Euro 7+A”-, “Euro 7+G”-, “Euro 7+AG”- of “Euro 7AG”-voertuigen.
6. Op verzoek van de fabrikant kan de typegoedkeuringsinstantie voor N₂-voertuigen met een maximummassa tussen 3,5 en 4,0 ton die voortkomen uit een N₁-voertuigtype, een emissietypegoedkeuring voor een N₁-voertuigtype verlenen. Dergelijke voertuigen worden aangeduid als “Euro 7ext-voertuig”.
7. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast voor de procedures, tests en methodologieën om de naleving van de voorschriften van de leden 1 tot en met 6 te controleren. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 6

Duurzaamheidsvereisten voor voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden

1. Fabrikanten zorgen ervoor dat de voertuigen die zij produceren en die in de Unie verkocht, geregistreerd of in het verkeer gebracht worden, voldoen aan de in bijlage I vermelde emissiegrenswaarden wanneer ermee wordt gereden onder de normale en uitgebreide rijomstandigheden zoals vermeld in bijlage III, gedurende de levensduur van het voertuig zoals vermeld in tabel 1 van bijlage IV, en aan de in bijlage II vermelde minimale prestatievoorschriften inzake de duurzaamheid van batterijen.
2. De fabrikanten zorgen ervoor dat deze voertuigen voldoen aan de waarden met betrekking tot CO₂-emissies, brandstof- en energieverbruik en energie-efficiëntie, die krachtens de bepalingen van deze verordening voor de levensduur van het voertuig zijn opgegeven, zoals vermeld in tabel 1 van bijlage IV.
3. Fabrikanten zorgen ervoor dat de in deze voertuigen geïnstalleerde OBFCM-, OBD- en OBM-voorzieningen en de maatregelen ter voorkoming van manipulatie aan de bepalingen van deze verordening voldoen zolang het voertuig in gebruik is.
4. De in de leden 1 tot en met 3 bedoelde voorschriften zijn van toepassing op voertuigen voor alle soorten brandstoffen of energiebronnen waarmee zij worden aangedreven. Dezelfde voorschriften zijn ook van toepassing op alle technische eenheden en onderdelen die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.
5. Om de naleving van de in het eerste lid bedoelde voorschriften tijdens de extra levensduur van een voertuig te controleren, worden de in bijlage I vastgestelde grenswaarden voor de emissie van verontreinigende gassen aangepast aan de hand van de in tabel 2 van bijlage IV opgenomen multiplicatoren op het gebied van duurzaamheid.
6. De door de fabrikant in deze voertuigen geïnstalleerde OBM-systemen moeten in staat zijn om:
 - a) de omvang en duur van alle emissieoverschrijdingen te registreren;

- b) de gegevens over het emissiegedrag van het voertuig, met inbegrip van gegevens over de verontreinigingssensor en de uitlaatstroom, via de OBD-poort en op draadloze wijze door te geven, ook met het oog op technische controles en controles langs de weg^{55, 56};
 - c) de reparatie van het voertuig in gang te zetten wanneer het waarschuwingssysteem voor de bestuurder melding maakt van aanzienlijke overtollige emissies.
7. De door de fabrikant in deze voertuigen geïnstalleerde OBFCM-instrumenten moeten de door hen geregistreerde voertuiggegevens via de OBD-poort en op draadloze wijze kunnen doorgeven.
8. Voor voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die een ernstig risico vormen of niet aan de voorschriften van deze verordening voldoen, nemen de fabrikanten onmiddellijk de nodige corrigerende maatregelen, met inbegrip van reparaties of wijzigingen van deze voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden, om ervoor te zorgen dat deze verordening wordt nageleefd. Fabrikanten of andere marktdeelnemers halen het voertuig naargelang het geval uit de handel of roepen het terug. De fabrikant brengt de typegoedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring heeft verleend, onmiddellijk op de hoogte van de non-conformiteit met de nodige gegevens.
9. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast voor voorschriften, tests, methoden en corrigerende maatregelen met betrekking tot de in de leden 1 tot en met 8 bedoelde verplichtingen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 7

Verplichtingen van de fabrikanten met betrekking tot de emissietypegoedkeuring

1. Om tijdens de typegoedkeuring aan te tonen dat aan de voorschriften inzake emissietypegoedkeuring is voldaan, voert de fabrikant de in de tabellen 1, 3, 5, 7 en 9 van bijlage V gespecificeerde tests uit. Om de conformiteit van de productie met de voorschriften van deze verordening te controleren, worden voertuigen, onderdelen en technische eenheden in het bedrijf van de fabrikant door de typegoedkeuringsinstantie of de fabrikant geselecteerd. De conformiteit tijdens het gebruik wordt gecontroleerd gedurende de in tabel 1 van bijlage IV voorgeschreven perioden.
2. De fabrikant verstrekt de typegoedkeuringsinstantie een ondertekende conformiteitsverklaring met betrekking tot de emissies onder reële rijomstandigheden, CO₂, de correctiefactor voor omgevingstemperatuur, OBD, OBM, emissies en duurzaamheid van batterijen, continue of periodieke regeneratie, voorschriften tegen manipulatie en inzake carteremissies, zoals gespecificeerd in bijlage V. De fabrikant verstrekt de typegoedkeuringsinstantie een ondertekende

⁵⁵ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134).

⁵⁶ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 129).

conformiteitsverklaring met betrekking tot het gebruik van de opties adaptieve besturing en geofencing wanneer de fabrikant voor deze opties kiest.

3. De nationale autoriteiten kunnen het voertuigtype testen om de conformiteit ervan te verifiëren tijdens de conformiteit van de productie, de conformiteit tijdens het gebruik of het markttoezicht, zoals gespecificeerd in bijlage V.
4. De fabrikanten geven voor elk voertuig het milieupaspoort voor voertuigen (EVP) af en leveren dat paspoort samen met het voertuig aan de koper van het voertuig, waarbij zij de relevante gegevens uit bronnen zoals het conformiteitscertificaat en de typegoedkeuringsdocumentatie overnemen. De fabrikant zorgt ervoor dat de gegevens van het milieupaspoort voor voertuigen beschikbaar zijn voor weergave in de elektronische systemen van het voertuig en dat zij van de boordsystemen aan systemen buiten het voertuig kunnen worden doorgegeven.
5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin de tests en conformiteitscontroles en de procedures voor de in de leden 1 tot en met 4 bedoelde emissietypegoedkeuring, conformiteit van de productie, conformiteit tijdens het gebruik, de conformiteitsverklaring en het milieupaspoort voor voertuigen worden vastgelegd. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 8

Bijzondere regels voor kleine fabrikanten

1. Wat verontreinigende emissies betreft, mogen kleine fabrikanten de tests in de tabellen 1, 3, 5, 7 en 9 van bijlage V vervangen door conformiteitsverklaringen. De conformiteit van voertuigen die door kleine fabrikanten zijn gebouwd en in de handel worden gebracht, kan worden getest op conformiteit tijdens het gebruik en markttoezicht overeenkomstig de tabellen 2, 4, 6, 8 en 10 van bijlage V. De in bijlage V genoemde tests voor de conformiteit van de productie zijn niet vereist. Artikel 4, lid 4, punt b), is niet van toepassing op kleine fabrikanten.
2. Zeer kleine fabrikanten moeten voldoen aan de in bijlage I genoemde emissiegrenswaarden in laboratoriumtests op basis van aselechte reële rijcycli ten behoeve van de conformiteit tijdens het gebruik en het markttoezicht.

Artikel 9

Bijzondere regels voor meerfasenvoertuigen

1. Bij meerfasentypegoedkeuringen zijn de fabrikanten van de tweede of latere fasen verantwoordelijk voor de emissietypegoedkeuring indien zij een deel van het voertuig wijzigen dat volgens de door de fabrikanten van de vorige fase verstrekte gegevens van invloed kan zijn op de emissies of de duurzaamheid van batterijen.
2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin de administratieve voorschriften en de door de fabrikanten van de vorige fase overeenkomstig lid 1 te verstrekken gegevens, alsook de procedures voor de bepaling van de CO₂-emissies van dergelijke voertuigen worden vastgelegd. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Hoofdstuk III — Verplichtingen van de lidstaten inzake emissietypegoedkeuring en markttoezicht

Artikel 10

Emissietypegoedkeuring, conformiteit van de productie, conformiteit tijdens het gebruik en markttoezicht

1. De nationale goedkeuringsinstanties voeren maatregelen in om emissietypegoedkeuring te verlenen voor voertuigtypen, onderdelen en technische eenheden en om tests, controles en keuringen uit te voeren om na te gaan of de fabrikanten voldoen aan de voorschriften inzake de conformiteit van de productie en de conformiteit tijdens het gebruik, overeenkomstig bijlage V.
2. De nationale markttoezichtautoriteiten voeren markttoezichtcontroles uit overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EU) 2018/858 en de tabellen 2, 4, 6, 8 en 10 van bijlage V.
3. Met ingang van ... [*PB datum invullen = de datum van inwerkingtreding van deze verordening*] weigeren de nationale goedkeuringsinstanties op verzoek van een fabrikant niet om EU-emissietypegoedkeuring of nationale emissietypegoedkeuring te verlenen voor een nieuw voertuig- of motortype, noch verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig dat aan deze verordening voldoet.
4. Met ingang van 1 juli 2025 beschouwen de nationale autoriteiten, in het geval van nieuwe M₁- en N₁-voertuigen die niet aan deze verordening voldoen, conformiteitscertificaten als niet langer geldig met het oog op registratie en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met CO₂- en verontreinigende emissies, brandstof- en energieverbruik of duurzaamheid van de batterijen.
5. Met ingang van 1 juli 2027 beschouwen de nationale autoriteiten, in het geval van nieuwe M₂-, M₃-, N₂- en N₃-voertuigen en nieuwe O₃- en O₄-aanhangwagens die niet aan deze verordening voldoen, conformiteitscertificaten als niet langer geldig met het oog op registratie en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met CO₂- en verontreinigende emissies, brandstof- en energieverbruik, energie-efficiëntie of duurzaamheid van de batterijen.
6. Met ingang van 1 juli 2030 beschouwen de nationale autoriteiten, in het geval van nieuwe door kleine fabrikanten gebouwde M₁- en N₁-voertuigen die niet aan deze verordening voldoen, conformiteitscertificaten als niet langer geldig met het oog op registratie en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met CO₂- en verontreinigende emissies, brandstof- en energieverbruik, energie-efficiëntie of duurzaamheid van de batterijen.
7. Met ingang van 1 juli 2031 beschouwen de nationale autoriteiten, in het geval van door kleine fabrikanten gebouwde nieuwe M₂-, M₃-, N₂- en N₃-voertuigen die niet aan deze verordening voldoen, conformiteitscertificaten als niet langer geldig voor registratie en verbieden zij de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met CO₂- en verontreinigende emissies, brandstof- en energieverbruik, energie-efficiëntie of duurzaamheid van de batterijen.

8. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin de administratieve en technische elementen worden vastgelegd die vereist zijn voor de uitvoering van tests, controles en keuringen om na te gaan of aan lid 1 is voldaan, alsook de technische elementen die vereist zijn voor markttoezichtcontroles uit hoofde van lid 2. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 11

Specifieke verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de emissietypegoedkeuring van systemen, onderdelen en technische eenheden

1. Met ingang van 1 juli 2025 is de verkoop of installatie van een systeem, onderdeel of technische eenheid, bestemd voor montage in een krachtens deze verordening goedgekeurd voertuig van categorie M₁ of N₁, verboden indien voor het systeem, het onderdeel of de technische eenheid geen typegoedkeuring is verleend overeenkomstig deze verordening.
2. Met ingang van 1 juli 2027 is de verkoop of installatie van een systeem, onderdeel of technische eenheid, bestemd voor montage in een krachtens dit reglement goedgekeurd voertuig van categorie M₂, M₃, N₂ of N₃, verboden indien voor het systeem, het onderdeel en de technische eenheid geen typegoedkeuring is verleend overeenkomstig deze verordening.
3. De nationale goedkeuringsinstanties mogen uitbreidingen van EU-typegoedkeuringen van vervangende emissiebeperkingsystemen die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn verleend, blijven toestaan onder de voorwaarden die golden ten tijde van de initiële emissietypegoedkeuring. De nationale autoriteiten verbieden de verkoop of de installatie in een voertuig van dergelijke vervangende emissiebeperkingsystemen, tenzij daarvoor typegoedkeuring is verleend.

Artikel 12

Correcte werking van systemen die gebruikmaken van een verbruiksreagens en emissiebeperkingsystemen

1. Het voertuig en de systemen ervan mogen niet worden gemanipuleerd door marktdeelnemers en onafhankelijke marktdeelnemers.
2. De nationale autoriteiten gaan bij controles van de conformiteit tijdens het gebruik of bij het markttoezicht na of de fabrikanten van voertuigen de waarschuwingssystemen voor overtollige emissies en voor een laag reagensniveau correct hebben geïnstalleerd en of de voertuigen kunnen worden gemanipuleerd.

Hoofdstuk IV

Rol van de Commissie en derden bij de conformiteit tijdens het gebruik en het markttoezicht

Artikel 13

Toepassing van testvoorschriften voor de Commissie en derden

1. De Commissie of derden mogen overeenkomstig artikel 9 en artikel 13, lid 10, van Verordening (EU) 2018/858, de in de tabellen 2, 4, 6, 8 en 10 van bijlage V uiteengezette controles van de conformiteit tijdens het gebruik en markttoezichtcontroles uitvoeren om na te gaan of voertuigen, onderdelen en technische eenheden aan deze verordening voldoen.
2. De fabrikanten stellen overeenkomstig artikel 9, lid 5, en artikel 13, lid 10, van Verordening (EU) 2018/858 de gegevens die nodig zijn om dergelijke controles uit te voeren ter beschikking van de Commissie en derden.

Hoofdstuk V

Tests en verklaringen

Artikel 14

Procedures en tests

1. De procedures voor de emissietypegoedkeuring omvatten tests en controles, alsmede de toepassing van alle administratieve procedures en documentatievoorschriften van bijlage V. Voor de voorschriften van bijlage V verstrekt de fabrikant in voorkomend geval een conformiteitsverklaring aan de typegoedkeuringsinstantie.
2. Tests om te bewijzen dat aan de voorschriften van artikel 4 is voldaan, worden door de fabrikanten en de nationale autoriteiten uitgevoerd overeenkomstig bijlage V. Tests om te bewijzen dat aan de voorschriften van artikel 4 is voldaan, mogen door de Commissie en door derden worden uitgevoerd, eveneens overeenkomstig bijlage V.
3. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast voor alle fasen van de emissietypegoedkeuring, met inbegrip van de conformiteit van de productie, de conformiteit tijdens het gebruik en het markttoezicht, waarbij procedures en tests voor de emissietypegoedkeuring, testmethoden, administratieve bepalingen, wijziging en uitbreiding van emissietypegoedkeuringen, toegang tot gegevens, documentatievoorschriften en modellen worden vastgesteld voor het volgende:
 - a) voertuigtypen van de categorieën M₁, N₁;
 - b) voertuigtypen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃;
 - c) in voertuigtypen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ gebruikte motoren;
 - d) OBM-/OBD-systemen;
 - e) systemen tegen manipulatie en veiligheids- en cyberbeveiligingssystemen;
 - f) typen vervangende emissiebeperkingsystemen en de onderdelen daarvan;

- g) typen remsystemen en de vervangingsonderdelen daarvan;
 - h) bandentypen met het oog op bandenslijtage;
 - i) andere typen onderdelen en hun vervangingsonderdelen;
 - j) bepaling van CO₂, brandstof- en energieverbruik, elektrische actieradius en motorvermogen voor voertuigen van de categorieën M₁ en N₁, bepalingen voor OBFCM;
 - k) bepaling van CO₂, brandstof- en energieverbruik, emissievrije actieradius, elektrische actieradius en motorvermogen voor voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃, van energie-efficiëntie van aanhangwagens van de categorieën O₃ en O₄, bepalingen voor OBFCM.
4. De Commissie krijgt de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen voor alle fasen van de emissietypegoedkeuring, waaronder conformiteit tijdens het gebruik, conformiteit van de productie en markttoezicht, om het volgende vast te stellen:
- a) de methoden om de uitlaatmissies in het laboratorium en op de weg te meten, met inbegrip van aselechte en worst-case RDE-testcycli, het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen voor de controle van de emissies onder reële rijomstandigheden en de emissies bij stationair draaien;
 - b) de methoden ter bepaling van CO₂-emissies, brandstof- en energieverbruik, emissievrije actieradius, elektrische actieradius en motorvermogen van een motorvoertuig;
 - c) de methoden, voorschriften en technische specificaties voor schakelindicatoren;
 - d) de methoden om de energie-efficiëntie van O₃- en O₄-aanhangwagens te bepalen;
 - e) de methoden om carteremissies te meten;
 - f) de methoden om verdampingsemisies te meten;
 - g) de methoden om de emissies van remdeeltjes te meten, met inbegrip van methoden voor zware bedrijfsvoertuigen, emissies van remdeeltjes onder reële rijomstandigheden en regeneratief remmen;
 - h) de methoden om de bandenslijtage te meten teneinde de slijtageniveaus van de banden te monitoren;
 - i) de methoden om de naleving van de minimale prestatievoorschriften inzake de duurzaamheid van de batterij te evalueren;
 - j) OBFCM-instrument, OBD- en OBM-systemen, inclusief nalevingsdrempels, prestatievoorschriften en tests, methoden om de prestaties van sensoren en draadloze communicatie van door deze voorzieningen en systemen geregistreerde gegevens te waarborgen;
 - k) specificaties en prestaties van waarschuwingssystemen en aansporingsmethoden voor de bestuurder en methoden om de correcte werking ervan te beoordelen;

- l) methoden om de correcte werking, doeltreffendheid, regeneratie en duurzaamheid van originele en vervangende emissiebeperkingsystemen te beoordelen;
- m) de methoden om de in artikel 4, lid 5, bedoelde veiligheidsmaatregelen te waarborgen en te beoordelen, met inbegrip van de methode voor de kwetsbaarheidsanalyse en de bescherming tegen manipulatie;
- n) de criteria voor emissietypegoedkeuringen en de uitvoering van speciale voorschriften voor kleine en zeer kleine fabrikanten als bedoeld in artikel 8;
- o) methoden om de correcte werking te beoordelen van voertuigtypen die in het kader van de aanduidingen van artikel 5 zijn goedgekeurd;
- p) controles op de naleving van de bepalingen van artikel 9, lid 1, en testprocedures voor meerfaservoertuigen;
- q) prestatievoorschriften voor testapparatuur;
- r) specificaties van referentiebrandstoffen voor het testen;
- s) methoden om vast te stellen dat er geen sprake is van manipulatie-instrumenten en manipulatiestrategieën;
- t) methoden om bandenslijtage te meten;
- u) formaat en gegevens en draadloze communicatiemethoden met betrekking tot het milieupaspoort voor voertuigen;
- v) administratieve voorschriften en documentatie voor de emissietypegoedkeuring;
- w) verslagleggingsverplichtingen, indien van toepassing.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 15

Aanpassing aan de vooruitgang van de techniek

1. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 16 om rekening te houden met de vooruitgang van de techniek, teneinde het volgende te wijzigen:
 - a) bijlage III, wat betreft de testomstandigheden voor voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃, op basis van gegevens die zijn verzameld bij het testen van Euro 7-voertuigen;
 - b) bijlage III, wat betreft de testomstandigheden, op basis van gegevens die zijn verzameld bij het testen van Euro 7-remmen of -banden;
 - c) bijlage V, wat betreft de toepassing van testvoorschriften en verklaringen, op basis van de vooruitgang van de techniek;
 - d) artikel 5 door de invoering van opties en aanduidingen op basis van innovatieve technologieën voor fabrikanten.
2. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening overeenkomstig artikel 16 aan te vullen teneinde rekening te houden met de vooruitgang van de techniek door:

- a) in bijlage I grenswaarden voor emissies van remdeeltjes vast te stellen onder verwijzing naar de werkzaamheden die zijn verricht in het kader van het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen van de VN (WP29);
- b) in bijlage I grenswaarden voor de slijtage van bandentypen vast te stellen onder verwijzing naar de werkzaamheden die zijn verricht in het kader van het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen van de VN (WP29);
- c) in bijlage II de minimale prestatievoorschriften voor batterijen vast te stellen, onder verwijzing naar de werkzaamheden die zijn verricht in het kader van het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen van de VN (WP29);
- d) in bijlage IV multiplicatoren voor duurzaamheid vast te stellen op basis van gegevens die zijn verzameld bij het testen van Euro 7-voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ en een verslag op te stellen over de duurzaamheid van zware bedrijfsvoertuigen dat aan het Europees Parlement en de Raad wordt voorgelegd;
- e) definities en speciale voorschriften vast te stellen voor kleine fabrikanten van voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ uit hoofde van de artikelen 3 en 8 van deze verordening.

Hoofdstuk VI — Algemene bepalingen

Artikel 16

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 15 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van ... *[PB Datum invoeren = de datum van inwerkingtreding van deze verordening]*. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 15 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 15 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 17

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het technisch comité motorvoertuigen. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 18

Verslaglegging

1. Uiterlijk 1 september 2030 informeren de lidstaten de Commissie over de toepassing van deze verordening.
2. Op basis van de krachtens lid 1 verstrekte informatie dient de Commissie uiterlijk op 1 september 2031 bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag in over de toepassing van deze verordening.

Hoofdstuk VI — Slotbepalingen

Artikel 19

Intrekking Verordening (EG) 715/2007 en Verordening (EG) 595/2009

Verordening (EG) 715/2007 wordt ingetrokken met ingang van 1 juli 2025.

Verordening (EG) 595/2009 wordt ingetrokken met ingang van 1 juli 2027.

Verwijzingen naar de Verordeningen (EG) 715/2007 en 595/2009 gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI bij deze verordening.

Artikel 20

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 1 juli 2025 voor voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ en onderdelen en technische eenheden voor die voertuigen en met ingang van 1 juli 2027 voor voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ en onderdelen en technische eenheden voor die voertuigen en voor aanhangwagens van de categorieën O₃ en O₄.

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli 2030 voor door kleine fabrikanten gebouwde voertuigen van de categorieën M₁ en N₁.

Onverminderd lid 2 is artikel 11, lid 3, van toepassing vanaf de inwerkingtreding van deze verordening.

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)

1.4.4. Prestatie-indicatoren

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie

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

1.7. Geplande beheersvorm(en)

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles en evaluatie van het verwachte foutenrisico

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

3,2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

3.2.5. Bijdragen van derden

3,3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad 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) en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Beleidssterrein: interne markt voor goederen

Klimaatactie: natuurlijke hulpbronnen en milieu

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

een nieuwe actie

een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁵⁷

de verlenging van een bestaande actie

de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

Het voorstel beoogt bij te dragen tot een algemene doelstelling, die tweeledig is: 1) de goede werking van de eengemaakte markt waarborgen door voorschriften voor voertuigemissies vast te stellen die adequater, kosteneffectiever en toekomstbestendiger zijn; en 2) zorgen voor een hoog niveau van milieu- en gezondheidsbescherming in de EU door de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het wegvervoer zo snel mogelijk tot nul terug te dringen, zoals voorgeschreven in het actieplan Verontreiniging naar nul.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

Specifieke doelstelling nr. 1: de complexiteit van de huidige Euro-emissienormen verminderen om de administratieve kosten te beperken en een succesvolle uitvoering te vergemakkelijken.

Specifieke doelstelling nr. 2: zorgen voor bijgewerkte grenswaarden voor alle relevante luchtverontreinigende stoffen.

Specifieke doelstelling nr. 3: de beheersing van emissies in de praktijk verbeteren.

1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)

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

Het voorstel wordt gedaan in het kader van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van en het

⁵⁷

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

markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd en heeft tot doel de technische voorschriften met betrekking tot emissies te harmoniseren. Vanuit dit oogpunt is het van essentieel belang voor de goede werking van de eengemaakte markt.

Het voorstel zal ervoor zorgen dat de emissieprestaties van lichte en zware voertuigen worden verbeterd en de consumenten voordelen bieden op het gebied van luchtkwaliteit, waardoor het bijdraagt aan een vermindering van de gezondheids- en milieuschade. Het zal ook de technologische positie en het concurrentievermogen van de waardeketen van de automobielsector in de EU versterken. Bijkomende voordelen zijn dat consumenten meer vertrouwen krijgen in de goede milieuprestaties van hun voertuigen. Ook kan een positief effect op de bij- en omscholing van werknemers worden verwacht, aangezien toekomstbestendige schone technologieën worden ontwikkeld en steeds meer worden gebruikt.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

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

De volgende indicatoren worden gehanteerd:

1. aantal emissietypegoedkeuringen overeenkomstig Euro 7 per voertuigtype;
2. kosten tijdens de uitvoeringsfase en administratieve kosten per emissietypegoedkeuring;
3. bewijs van verbeterde emissiebeheersing onder alle gebruiksomstandigheden voor alle gereguleerde verontreinigende stoffen;
4. handhavingskosten, met inbegrip van kosten voor inbreuken en sancties in geval van niet-naleving en monitoringkosten;
5. evolutie van de emissies tijdens de levensduur van voertuigen, zoals aangetoond door passende testcampagnes en continue monitoring van de emissies;
6. jaarlijks aantal geregistreerde voertuigen en aandeel van aandrijflijntechnologieën op de EU-wegen, zoals door de lidstaten gemeld aan het Europees Waarnemingscentrum voor alternatieve brandstoffen;
7. jaarlijkse ontwikkeling van de effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid (d.w.z. voortijdige sterfgevallen in verband met de blootstelling aan bepaalde verontreinigende stoffen), zoals opgenomen in het jaarverslag over de luchtkwaliteit in Europa;
8. jaarlijks aandeel van het wegvervoer in de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen, zoals door de lidstaten gemeld aan het EMA in het kader van de NEC-richtlijn;
9. jaarlijks aantal van de lidstaten ontvangen kennisgevingen voor belemmeringen van de interne EU-handel in auto's, bestelwagens, vrachtwagens/bussen als gevolg van door nationale, regionale of lokale autoriteiten opgelegde technische voorschriften (d.w.z. verboden van welke aard ook) in het kader van de kennisgevingsprocedure van Richtlijn 2015/153.

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Voor alle nieuwe voertuigen, motoren of vervangingsonderdelen van de categorieën M₁ en N₁ die in de EU in de handel worden gebracht, moet vanaf 1 juli 2025 typegoedkeuring overeenkomstig deze verordening worden verleend; dit geldt niet voor voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃, waarvoor de uitvoeringsdatum 1 juli 2027 is. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (ex ante)

Om de goede werking van de eengemaakte markt te waarborgen, moeten de prestaties op het gebied van emissies van verontreinigende stoffen en luchtkwaliteit worden aangepakt.

De luchtkwaliteit en emissieprestaties vormen immers een grensoverschrijdend probleem, dat niet enkel aan de hand van acties op nationaal of lokaal niveau kan worden opgelost. Coördinatie van de emissiereductie en verbetering van de emissieprestaties moeten op Europees niveau plaatsvinden en dus is EU-actie gerechtvaardigd op basis van subsidiariteit. Hoewel initiatieven op nationaal, regionaal en lokaal niveau synergieën tot stand kunnen brengen, zullen zij op zichzelf niet volstaan. Een gebrek aan een gecoördineerd EU-optreden bij de aanscherping van de normen inzake verontreinigende emissies zou tot een versnippering van de markt kunnen leiden als gevolg van de verschillen tussen nationale regelingen, ambitieniveaus en ontwerpparameters.

Verwachte gegenereerde toegevoegde waarde van de Unie (ex post)

De afzonderlijke lidstaten zouden op zichzelf een te kleine markt vormen om resultaten van dezelfde orde van grootte te bereiken. Daarom is een EU-brede aanpak nodig om veranderingen op het niveau van de industrie aan te sturen en schaalvoordelen te creëren.

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

Het voorstel bouwt voort op bestaande wetgeving die de afgelopen decennia in de Unie heeft gezorgd voor een voortdurende vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen en een verbetering van de emissieprestaties van voertuigen en motoren.

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

Dit voorstel is verenigbaar met de doelstellingen van NextGenerationEU en het meerjarig financieel kader voor 2021-2027, waarmee wordt bijgedragen aan de door Europa nagestreefde gelijktijdige groene en digitale transitie. Door deze kaders te combineren wordt de economische crisis aangepakt en wordt de overschakeling op een schone en duurzame economie, waarin economische groei en aangescherpte

voorschriften op het gebied van milieu en luchtkwaliteit worden gecombineerd, versneld.

1.5.4. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van de DG's (d.w.z. DG GROW met steun van DG CLIMA) dat aan de acties is toegewezen en/of op het personeel dat binnen de DG's is herverdeeld. Indien er aanvullende middelen nodig zijn, kunnen deze in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure en met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan de betrokken DG's worden toegewezen.

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 2025,
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Geplande beheersvorm(en)⁵⁸

Direct beheer door de Commissie

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

Gedeeld beheer met lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen;
 - internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
 - de EIB en het Europees Investeringsfonds;
 - de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
 - publiekrechtelijke organen;
 - privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, 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;
 - personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan één beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

Opmerkingen

De Commissie is voornemens te zorgen voor de uitvoering van de betrokken maatregelen via gecentraliseerd direct beheer door haar eigen diensten, met name via het JRC voor de technische en wetenschappelijke ondersteuning die nodig is voor de ontwikkeling van uitvoeringsverordeningen en de uitoefening van het markttoezicht, zoals reeds bepaald in Verordening (EG) 2018/858. Het deel van het markttoezicht is reeds geregeld via passende administratieve regelingen waarin Verordening (EG) 2018/858 voorziet, terwijl voor het werk

⁵⁸ Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb:
<https://myintracom.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

aan de uitvoeringsverordeningen in een afzonderlijke administratieve regeling wordt voorzien.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld de frequentie en voorwaarden.

Monitoring van de doeltreffendheid van de voorgestelde emissiereductievereisten vergt een uitgebreide verzameling van gegevens uit verschillende bronnen, waaronder lidstaten, autofabrikanten en nationale typegoedkeuringsinstanties.

Het technisch comité motorvoertuigen (TCMV) en het bij Verordening (EU) 2018/858 opgerichte forum zullen de platforms zijn waar de kwesties in verband met de uitvoering van de Euro 7 regelmatig worden besproken.

De lidstaten zullen bij de Commissie verslag moeten uitbrengen over de sancties die zij overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 hebben uitgevoerd.

Uiterlijk in 2030 informeren de lidstaten de Commissie over de toepassing van de in deze verordening vastgestelde typegoedkeuringsprocedures. Op basis van die informatie brengt de Commissie bij het Europees Parlement en bij de Raad verslag uit over de uitvoering van de nieuwe verordening.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

Het voorstel wordt uitgevoerd in het kader van de programma's voor de eengemaakte markt en klimaatactie.

De beheersvorm, de uitvoeringsmechanismen voor financiering, de betalingsvoorwaarden en de controlestrategie vallen allemaal onder deze programma's.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Dit voorstel wordt uitgevoerd in het kader van de programma's voor de eengemaakte markt en klimaatactie. De controles/risico's en risicobeperkende maatregelen vallen onder het bestaande internecontrolekader.

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

Dit initiatief brengt geen significante nieuwe controles/risico's met zich mee die niet onder een bestaand internecontrolekader vallen. Er zijn geen specifieke maatregelen overwogen, behalve de toepassing van het Financieel Reglement.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

Naast de toepassing van het Financieel Reglement om fraude en onregelmatigheden te voorkomen, zullen de aangescherpte vereisten inzake emissienormen waarin dit voorstel voorziet, gepaard gaan met een betere monitoring van emissies tijdens de levensduur van een voertuig.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) 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 rubriek 1	GK/NGK ⁵⁹	van EVA-landen ⁶⁰	van kandidaat-lidstaten ⁶¹	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, punt b), van het Financieel Reglement
1	[03 02 01 01] Interne-marktprogramma — Werking en ontwikkeling van de interne markt voor goederen en diensten	GK	JA	NEE	NEE	NEE
3	[09 02 03] Natuurlijke hulpbronnen en milieu	GK	JA	NEE	NEE	NEE

⁵⁹ GK = gesplitste kredieten / NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁶⁰ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁶¹ 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:

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Nummer	1.
--	--------	----

DG: GROW			Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	TOTAAL van de jaren 2022-2025	Volgende jaren
○ Beleidskredieten								
Begrotingsonderdeel 03.020101 ⁶²	Vastleggingen	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalingen	(2 a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)						
	Betalingen	(2b)						
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ⁶³								
Begrotingsonderdeel		(3)						
TOTAAL kredieten voor DG GROW	Vastleggingen	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalingen	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Volgens de officiële begrotingsnomenclatuur.

⁶³ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

○ TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalingen	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)						
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 1 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalingen	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)						
	Betalingen	(5)						
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)						
TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Betalingen	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

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

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de [bijlage bij het financieel memorandum](#) (bijlage V bij de interne voorschriften), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	TOTAAL
DG: GROW						
<input type="radio"/> Personele middelen		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
<input type="radio"/> Andere administratieve uitgaven		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
TOTAAL DG GROW	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	TOTAAL
TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Betalingen	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

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

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	Geef zoveel jaren aan als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL			
	OUTPUTS																			
	Soort ⁶⁴	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1...																				
- Output																				
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																				
TOTAAL																				

⁶⁴ Outputs zijn te leveren producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

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:
- in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	Geef zoveel jaren aan als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTA AL
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--	------------

–

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader								
Personele middelen	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Andere administratieve uitgaven	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Buiten RUBRIEK 7⁶⁵ van het meerjarige financiële kader								
Personele middelen								
Andere administratieve uitgaven								
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader								

TOTAAL	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
---------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

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 behorende DG kunnen worden toegewezen.

⁶⁵ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften van DG GROW en DG CLIMA

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

	Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	Volgende jaren		
○ Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 01 11 (eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
○ Extern personeel (in voltijdequivalenten: vte)⁶⁶							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)							
TOTAAL	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	Onderhandelingen over de verordening, ontwikkeling van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, organisatie van en toezicht op het markttoezicht op emissies, evaluatie en actualisering overeenkomstig de technische ontwikkelingen
Extern personeel	Uitvoeren van analyses en leveren van ondersteuning en technische input voor de organisatie van en het toezicht op het markttoezicht op emissies, evaluatie en actualisering overeenkomstig de technische ontwikkelingen

⁶⁶ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professional in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

De desbetreffende financiering is reeds voorzien voor het jaar 2022 en zal ook in het geplande bedrag voor het jaar 2023 worden opgenomen. Interne herindeling van personeel is nodig voor de relevante taken in de Euro 6/VI-verordeningen.

- 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.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen, de desbetreffende bedragen en de voorgestelde instrumenten.

- vereist een herziening van het MFK.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

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

Kredieten in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025	Geef zoveel jaren aan als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			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 miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Beschikbare kredieten voor het lopende begrotingsjaar	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁶⁷					Geef zoveel jaren aan als nodig is om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar 2022	Jaar 2023	Jaar 2024	Jaar 2025				
Artikel									

⁶⁷ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.

BIJLAGE

bij het FINANCIËEL MEMORANDUM

Benaming van het voorstel/initiatief:

Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van motorvoertuigen (Euro 7) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 595/2009

3. NODIG GEACHTE PERSONELE MIDDELEN EN KOSTEN DAARVAN
4. KOSTEN VAN ANDERE ADMINISTRATIEVE UITGAVEN
5. TOTALE ADMINISTRATIEVE KOSTEN
6. VOOR KOSTENRAMINGEN GEBRUIKTE BEREKENINGSMETHODEN
- 6.1. Personele middelen
- 6.2. Andere administratieve uitgaven

7. Nodig geachte kosten voor personele middelen voor DG GROW en DG CLIMA

Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig

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

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAAL		
	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	
○ Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)																	
20 01 02 01 — Zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 — EU-delegaties	AD																
	AST																
○ Extern personeel ⁶⁸																	
20 02 01 en 20 02 02 — Extern personeel — Zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	INT																
20 02 03 — Extern personeel — EU-delegaties	AC																
	AL																

⁶⁸ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

	END																
	INT																
	JPD																
Andere HR-begrotingsonderdelen (geef aan welke)																	
Subtotaal HR — RUBRIEK 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is 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.

Buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAAL	
		VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten	VTE	Kredieten
○ Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)																	
01 01 01 01 Onderzoek onder contract ⁶⁹	AD																
01 01 01 11 Eigen onderzoek Andere (gelieve te specificeren)	AST																
○ Extern personeel ⁷⁰																	
Extern	- zetel	AC															

⁶⁹ Betrokken begrotingsonderdeel kiezen, of een ander aanduiden, indien nodig; indien het om meer begrotingsonderdelen gaat, moet het personeel per betrokken begrotingsonderdeel worden uitgesplitst.

⁷⁰ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"- onderdelen).	END																	
		INT																
	- in EU- delegaties	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
01 01 01 02 Onderzoek onder contract	AC																	
	END																	
	INT																	
01 01 01 12 Eigen onderzoek Andere (gelieve te specificeren) ⁷¹	INT																	
Andere HR- begrotingsonderdelen (geef aan welke)																		
Subtotaal HR — Buiten RUBRIEK 7																		
Totaal HR (alle rubrieken van het MFK)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218	

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is 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.

⁷¹ Betrokken begrotingsonderdeel kiezen, of een ander aanduiden, indien nodig; indien het om meer begrotingsonderdelen gaat, moet het personeel per betrokken begrotingsonderdeel worden uitgesplitst.

8. Kosten van andere administratieve uitgaven voor DG GROW en DG CLIMA

Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig

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

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Op de zetel of op het grondgebied van de EU:								
20 02 06 01 — Dienstreizen en representatie	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 — Conferenties en vergaderingen								
20 02 06 03 — Comités ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 — Studies en adviezen								
20 04 — Uitgaven die verband houden met informatie- en communicatietechnologie ⁷³								
Andere niet HR-begrotingsonderdelen (<i>geef waar nodig aan welke</i>)								
In EU-delegaties								
20 02 07 01 — Dienstreizen, conferenties en representatie								

⁷² Specificeer het soort comité en de groep waartoe het behoort.

⁷³ Hiervoor is advies van DG DIGIT — IT Investments Team vereist (zie de Guidelines on Financing of IT, C(2020) 6126 final van 10.9.2020, blz. 7)

20 02 07 02 — Bijscholing van personeel								
20 03 05 — Infrastructuur en logistiek								
Andere niet HR-begrotingsonderdelen (geef waar nodig aan welke)								
Subtotaal Andere — RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Uitgaven voor technische en administratieve bijstand (exclusief extern personeel) uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen):								
- zetel								
- in EU-delegaties								
Overige beheersuitgaven voor onderzoek								
IT-uitgavenbeleid inzake operationele programma's ⁷⁴								
IT-bedrijfsuitgaven inzake operationele programma's ⁷⁵								

⁷⁴ Hiervoor is advies van DG DIGIT — IT Investments Team vereist (zie de Guidelines on Financing of IT, C(2020) 6126 final van 10.9.2020, blz. 7)

⁷⁵ Dit omvat lokale administratieve systemen en bijdragen aan de cofinanciering van IT-bedrijfssystemen (zie de Guidelines on Financing of IT, C(2020) 6126 final van 10.9.2020)

Andere niet HR-begrotingsonderdelen (<i>geef waar nodig aan welke</i>)								
Subtotaal Andere — Buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader								
Totale andere administratieve uitgaven (alle MFK-rubrieken)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. Totale administratieve kosten voor DG GROW en DG CLIMA (alle rubrieken van het MFK)

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Samenvatting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Rubriek 7 — Personele middelen	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Rubriek 7 — Andere administratieve uitgaven	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Subtotaal rubriek 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Buiten rubriek 7 — Personele middelen								
Buiten rubriek 7 — Andere administratieve uitgaven								
Subtotaal andere rubrieken								
TOTAAL RUBRIEK 7 en buiten RUBRIEK 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

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

10. Voor kostenramingen gebruikte berekeningsmethoden

10.1. Personele middelen

In dit deel wordt de berekeningsmethode toegelicht die is gebruikt om de benodigde personele middelen te ramen (veronderstelde werklast, bijzondere taken (Sysper 2-taakprofielen), personeelscategorieën en overeenkomstige gemiddelde kosten)

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader
NB: De gemiddelde kosten van elke personeelscategorie op het hoofdkantoor zijn te vinden op BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
<input type="radio"/> Ambtenaren en tijdelijk personeel 10,5 vte's in 2022 voor de voorbereiding van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, de organisatie van en het toezicht op markttoezicht op emissies, evaluatie, verslaglegging en actualisering 12 vte's in 2023 voor de voorbereiding van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, de organisatie van en het toezicht op markttoezicht op emissies, evaluatie, verslaglegging en actualisering 11 vte's in 2024-2025 voor de follow-up van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, de organisatie van en het toezicht op markttoezicht op emissies, evaluatie, verslaglegging en actualisering 6,5 vte's in 2026-2028 voor de follow-up van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, de organisatie van en het toezicht op markttoezicht op emissies, evaluatie, verslaglegging en actualisering
<input type="radio"/> Extern personeel 1 vte in 2022-2023 voor ondersteuning bij de voorbereiding van gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, de organisatie van en het toezicht op markttoezicht voor emissies, evaluatie, verslaglegging en actualisering

Buiten RUBRIEK 7 van het meerjarige financiële kader

Alleen uit de begroting voor onderzoek gefinancierde posten

Extern personeel

10.2. Andere administratieve uitgaven

*Verstrek gegevens over de voor elk begrotingsonderdeel gebruikte berekeningsmethode,
en meer in het bijzonder over de achterliggende aannamen (bv. aantal vergaderingen per jaar, gemiddelde kosten enz.)*

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader

Ongeveer twaalf dienstreizen in de lidstaten in 2022-2028

Ongeveer drie vergaderdagen per jaar in 2022-2024 (TCMV- en Forum-vergaderingen)

Buiten RUBRIEK 7 van het meerjarige financiële kader