



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad¹ tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad² behandelde een aantal sociaal-economische en milieuproblemen, waaronder klimaatverandering. De richtlijn maakte het mogelijk om wegheffingen voor zware bedrijfsvoertuigen en lichte voertuigen te differentiëren op basis van de CO₂-uitstoot, zodat vervoerders worden aangemoedigd om efficiëntere voertuigen in te zetten. Toen de richtlijn werd vastgesteld, was er nog geen wettelijk kader voor de certificering van het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen. Aanhangwagens konden daarom niet in aanmerking worden genomen bij de op de CO₂-uitstoot gebaseerde differentiatie van wegheffingen.

Als gevolg daarvan werd de Commissie in overweging 31 van Richtlijn (EU) 2022/362 verzocht om bij de vaststelling van verlaagde wegheffingen rekening te houden met het effect van aanhangwagens en opleggers op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen, zodra daarvoor wettelijk gecertificeerde waarden beschikbaar waren. Aan de voorwaarde in die overweging werd voldaan door de vaststelling van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie³.

Aanhangwagens kunnen de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen aanzienlijk verminderen. Vraaggestuurde maatregelen om de operationele kosten van energie-efficiëntere aanhangwagens te verminderen, kunnen ervoor zorgen dat dergelijke aanhangwagens sneller worden ingezet. Het doel van dit voorstel is dan ook regels vast te stellen om in systemen waarbij tol wordt geheven op basis van de CO₂-uitstoot van voertuigen, rekening te kunnen houden met het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen.

Daarnaast worden in dit voorstel de bestaande bepalingen van Richtlijn (EU) 2022/362 betreffende de differentiatie van de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen op basis van hun CO₂-uitstoot gewijzigd, zodat ze een afspiegeling zijn van de nieuwe structuur van Verordening (EU) 2019/1242, die voortvloeit uit de herziening ervan in het kader van voorstel COM(2023) 88 final⁴.

¹ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1).

² Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

³ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie van 1 augustus 2022 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de prestaties van zware aanhangwagens met betrekking tot hun invloed op de CO₂-emissies, het brandstofverbruik, het energieverbruik en het nulemissiebereik van motorvoertuigen, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 (PB L 205 van 5.8.2022, blz. 145).

⁴ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapportageverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956. Zie het deel “Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie” hieronder.

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

Dit initiatief vult de op de CO₂-uitstoot gebaseerde tolheffing aan die is ingevoerd bij Richtlijn (EU) 2022/362, zoals uiteengezet in overweging 31 van die richtlijn.

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

Dit voorstel vormt een aanvulling op voorstel COM(2023) 88 final voor een verordening tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242, waarbij het toepassingsgebied van die verordening wordt uitgebreid met het oog op de vaststelling van voorschriften voor fabrikanten van aanhangwagens wat betreft hun nieuwe wagenparken, en is dus van toepassing op de aanbodzijde van het goederenvervoer over de weg. Dit voorstel is van toepassing op de vraagzijde van die sector doordat het de aankoop van efficiëntere aanhangwagens door vervoerders stimuleert. Dit voorstel is ook een afspiegeling van de wijzigingen die bij Richtlijn (EU) 2022/362 zijn aangebracht in Verordening (EU) 2019/1242.

Dit voorstel draagt ook bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het REPowerEU-plan⁵ door meer energiebesparingen en betere energie-efficiëntie in het wegvervoer.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor Richtlijn 1999/62/EG wordt gevormd door de artikelen 71 en 93 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, tegenwoordig de artikelen 91 en 113 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Dit voorstel heeft gevolgen voor de bepalingen van de richtlijn met betrekking tot wegehellingen voor voertuigen, een gebied waarop artikel 91 VWEU van toepassing is.

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

Op grond van artikel 4, lid 2, punt g), VWEU deelt de Unie de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. De bestaande regels kunnen echter alleen door de Unie zelf worden aangepast. De uitbreiding van de EU-regels tot aanhangwagens wordt gerechtvaardigd door de impact van voertuigcombinaties op de klimaatverandering, omdat die voertuigen dezelfde weginfrastructuur gebruiken en bijdragen tot de CO₂-uitstoot.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde maatregelen dragen uitsluitend bij tot de verwezenlijking van de vastgestelde doelstellingen, met name een consistente toepassing van de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt”. Ze gaan niet verder dan wat nodig is om de doelstelling van de Unie om de uitstoot van broeikasgassen op kosteneffectieve wijze te verminderen, waarbij billijkheid en milieu-integriteit gewaarborgd zijn, te verwezenlijken.

- **Keuze van het instrument**

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

⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: REPowerEU-plan, (COM(2022) 230 final).

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

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

Richtlijn (EU) 2022/362 behandelde verschillende problemen in verband met wegenheffing voor zware vrachtvoertuigen. Uit de bijdrage van belanghebbenden aan de evaluatie die tot die richtlijn heeft geleid, is gebleken dat de CO₂-uitstoot van het wegvervoer moet worden verlaagd.

Richtlijn (EU) 2022/362 legde gedifferentieerde wegenheffingen voor zware bedrijfsvoertuigen op en voorzag in de mogelijkheid voor de lidstaten om wegenheffingen voor lichte voertuigen te differentiëren op basis van de CO₂-uitstoot. Omdat er ten tijde van de vaststelling van Richtlijn (EU) 2022/362 geen wetgevingskader bestond voor de certificering van het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van voertuigcombinaties, werd bij de differentiatie van wegenheffingen op zware bedrijfsvoertuigen geen rekening gehouden met het effect van aanhangwagens. Omwille van de consistentie van de regelgeving wordt in overweging 31 van de richtlijn voorgesteld om die lacune op te vullen door bij de differentiatie van wegenheffingen voor zware bedrijfsvoertuigen rekening te houden met het effect van aanhangwagens.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Specifieke belanghebbenden en specialisten werden gericht geraadpleegd. Er vonden negen gesprekken plaats met vertegenwoordigers van de ministeries van Vervoer van de lidstaten, met vervoerders, vertegenwoordigers van autoriteiten die erop toezien dat voertuigen aan de voorschriften voldoen, aanbieders van tolheffingsdiensten, fabrikanten en normalisatie-instellingen.

- **Samenvatting van de ontvangen reacties en de manier waarop die zijn meegenomen**

De belanghebbenden achtten het technisch haalbaar om bij de differentiatie van wegenheffingen op basis van de CO₂-uitstoot rekening te houden met aanhangwagens. Tegelijk wezen ze op mogelijke complicaties in verband met de uitvoering en op de kans op vereenvoudiging en verbetering. Hieronder wordt beschreven hoe de input in het voorstel is meegenomen.

Het ontwerpvoorstel dat met de belanghebbenden werd besproken, bestond uit de berekening van de totale CO₂-uitstoot van voertuigcombinaties als het product van de CO₂-uitstoot van het motorvoertuig in gram per tonkilometer vermenigvuldigd met de rendementsverhouding van de gekoppelde aanhangwagen. De CO₂-emissieklasse van de voertuigcombinatie zou dan worden gedefinieerd overeenkomstig artikel 7 octies bis, lid 2. Zowel de lidstaten als aanbieders van tolheffingsdiensten stelden echter problemen in het proces vast. De ministeries van Vervoer van enkele lidstaten legden de nadruk op mogelijke inconsistenties met de toepassing van Richtlijn (EU) 2022/362. Met name om de op de CO₂-uitstoot gebaseerde differentiatie in deze lidstaten toe te passen, wordt in de boordapparatuur⁶ van het motorvoertuig de CO₂-emissieklasse opgeslagen, maar de CO₂-uitstoot in gram per

⁶ “Boordapparatuur” wordt in artikel 2, punt 11, van Richtlijn (EU) 2019/520 gedefinieerd als: “alle aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, teneinde gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en vanop afstand te ontvangen/verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in het voertuig”.

tonkilometer hoeft niet te worden opgeslagen. Aanbieders van tolheffingsdiensten wezen erop dat voor een dergelijke berekening de rendementsverhouding van elke aanhangwagen die gewoonlijk aan het motorvoertuig wordt gekoppeld, zou moeten worden opgeslagen in de boordapparatuur. De bestuurder van dat voertuig zou de aanhangwagen die tijdens een bepaalde rit wordt gebruikt, moeten kiezen uit een lijst van aanhangwagens. Voor ondernemingen met een grote vloot aanhangwagens zou die lijst heel uitgebreid kunnen zijn. In het licht daarvan beklemtoonden de aanbieders van tolheffingsdiensten dat de interface van de boordapparatuur eenvoudig moet blijven om het risico van verkeerde interpretaties of fouten door de bestuurder te beperken. Tegelijk deelden de aanbieders van tolheffingsdiensten mee dat er al boordapparatuur met soortgelijke functies bestaat, zoals de mogelijkheid voor een bestuurder om het aantal assen en het gewicht van de voertuigcombinatie te kiezen. Vervoerders maakten een soortgelijke opmerking over het belang van eenvoud en het risico van extra last.

Als antwoord op de bovenstaande punten bevat dit voorstel een nieuwe bijlage bij de richtlijn waarin drie klassen van aanhangwagens worden gedefinieerd op basis van rendementsverhoudingsdrempels. Voor elke klasse wordt bepaald welk effect de aanhangwagen heeft op de CO₂-emissieklasse van het motorvoertuig, wat resulteert in de CO₂-emissieklasse van de voertuigcombinatie. Door die wijziging is dit voorstel meer in overeenstemming met de lopende invoering van de bij Richtlijn (EU) 2022/362 ingevoerde, op de CO₂-uitstoot gebaseerde differentiatie van wegenheffingen. Met name is een berekening zoals opgenomen in het ontwerpvoorstel dat met de belanghebbenden is besproken, niet verplicht en hoeft de CO₂-uitstoot van het motorvoertuig in gram per tonkilometer bijgevolg niet in de boordapparatuur te worden opgeslagen. Het is evenmin verplicht om de rendementsverhouding van elke aanhangwagen die gewoonlijk met een motorvoertuig wordt gebruikt, op te slaan in de boordapparatuur van dat motorvoertuig. Bijgevolg zou de bestuurder van een voertuigcombinatie geen waarde uit een lijst van aanhangwagens hoeven te kiezen; in plaats daarvan zou hij de aanhangwagenklasse moeten kiezen, wat zou leiden tot een vereenvoudiging van de interface van de boordapparatuur en van de nieuwe functie.

Om het risico van een verkeerde interpretatie of een fout door de bestuurders te beperken, stelden de aanbieders van toldiensten ook voor om de parameters van aanhangwagens elektronisch aan de boordapparatuur van het motorvoertuig door te geven met behulp van de in de aanhangwagens geïnstalleerde weegapparatuur. Er zijn twee redenen waarom die suggestie niet verder wordt uitgewerkt in dit voorstel. Ten eerste is het gebruik van in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur een van de mogelijkheden die worden beschreven in artikel 10 quinquies van Richtlijn 96/53/EG van de Raad⁷. Op dit moment heeft geen enkele lidstaat van die mogelijkheid gebruikgemaakt, wat betekent dat dergelijke weegapparatuur niet op grote schaal wordt gebruikt. Ten tweede lieten het CEN en het ETSI, de Europese normalisatie-instellingen die door de Commissie werden geraadpleegd, weten dat communicatie tussen boordapparatuur voor tolheffing en in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur technisch weliswaar mogelijk is, maar niet onder de huidige normen valt en niet door alle op de markt beschikbare apparatuur wordt ondersteund.

De ministeries van Vervoer van de lidstaten hebben bezorgdheid over de handhaving geuit. In dat verband houdt het voorstel een wijziging in van artikel 7 undecies, waardoor een bestuurder of, waar passend, de vervoerder of de aanbieder van de Europese dienst voor

⁷ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

elektronische tolheffing een bewijs van de kenmerken van de aanhangwagens moet overleggen aan handhavingsambtenaren. Een mogelijke complicatie in verband met aerodynamische voorzieningen is dat die voorzieningen relatief gemakkelijk van een aanhangwagen kunnen worden verwijderd. Om te waarborgen dat de efficiëntie van aanhangwagens dezelfde is als die van het voertuig waarvoor typegoedkeuring is verleend en dat die efficiëntie niet verschilt als gevolg van wijzigingen in de aerodynamische voorzieningen, zullen aanhangwagens aan de voorzijde een etiket krijgen met een lijst van aerodynamische voorzieningen waarmee ze zijn uitgerust, overeenkomstig bijlage V, aanhangsel 3, punten 1.8 en 1.9, bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Voor de kwantitatieve beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten is de onderstaande effectbeoordeling gebaseerd op analyses van het PRIMES- en het JRC DIONE-model en op de analyses van een externe contractant.

De gegevens van de monitoring van broeikasgasemissies en andere kenmerken van het wagenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen zijn afkomstig van de jaarlijkse monitoringgegevens die door de lidstaten en de fabrikanten zijn gerapporteerd en door het Europees Milieuagentschap (EEA) zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2018/956.

- **Effectbeoordeling**

Het initiatief wordt ondersteund door de effectbeoordeling in het kader van de herziening van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad⁸, die na een nieuwe indiening een positief advies van de Raad voor regelgevingstoetsing heeft ontvangen op 6 december 2022. De conclusie van de effectbeoordeling luidt dat de energie-efficiëntie van aanhangwagens een aanzienlijk potentieel voor verbetering biedt en dat dergelijke maatregelen een kostenefficiënte bijdrage zouden leveren aan de vermindering van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen. In economisch opzicht variëren de netto economische besparingen tijdens de levensduur van het voertuig vanuit maatschappelijk oogpunt van bijna 11 500 EUR voor koelwagens met koppelstang tot meer dan 42 500 EUR voor een gemiddelde oplegger met gesloten opbouw.

Daarom zal in deze herziening een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor de verbetering van de energie-efficiëntie van nieuwe aanhangwagens. Deze maatregel is gericht op fabrikanten en dus aanbodgericht. Een dergelijke aanbodgerichte maatregel zou sterk worden ondersteund door een aanvullende vraaggerichte maatregel, zoals het geval is voor motorvoertuigen. De verlaging van de wegenheffingen en bijgevolg de operationele kosten van voertuigcombinaties met energie-efficiëntere aanhangwagens, heeft gevolgen voor de vraag naar dergelijke voertuigen, aangezien de aankoop van energie-efficiëntere en dus duurdere aanhangwagens wordt aangemoedigd. Die gevolgen zijn ook meegenomen in de kosten-batenanalyse van de herziening van de wetgeving inzake CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen.

⁸ Werkdocument van de diensten van de Commissie: Effectbeoordelingsverslag bij het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en de integratie van rapportageverplichtingen, en tot intrekking van Verordening (EU) 2018/956.

De bij deze handeling voorgestelde wijzigingen van Richtlijn 1999/62/EG hangen nauw samen met het voorstel tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1242. Richtlijn 1999/62/EG kan echter alleen door een andere richtlijn worden gewijzigd, zodat twee afzonderlijke handelingen vereist zijn.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De in dit voorstel opgenomen differentiatie van wegenheffingen is alleen van toepassing op efficiëntere aanhangwagens. Dat betekent dat wegenexploitanten, aanbieders van tolheffingsdiensten en tolheffers de relevante informatie van andere aanhangwagens niet hoeven te registreren. De definitie van aanhangwagenklassen is bedoeld om de toepassing voor ondernemingen met een groot aantal aanhangwagens te vereenvoudigen.

Het initiatief zal dankzij de gedifferentieerde heffingen waarschijnlijk een bescheiden positief effect op het concurrentievermogen hebben, waardoor het gebruik van efficiëntere aanhangwagens lichtjes zal stijgen en innovatie wordt gestimuleerd.

Dit initiatief verduidelijkt de bepalingen inzake de verplichting om infrastructuurheffingen en gebruiksrechten te differentiëren op basis van de CO₂-uitstoot van motorvoertuigen.

- **Grondrechten**

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

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

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

Het voorstel bevat specifieke rapportagevereisten voor de lidstaten, onder meer met betrekking tot de differentiatie van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de milieuprestaties van voertuigen.

- **Toelichtende stukken**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel lijkt het niet gerechtvaardigd of evenredig om toelichtende stukken te verlangen.

- **Artikelsgewijze toelichting**

(a) Het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG bevat de volgende elementen:

Artikel 1, lid 1: Artikel 2 – Definities

In punt a) van de definitie van “emissievrij voertuig” wordt de verwijzing naar de definitie van emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig in Verordening (EU) 2019/1242 gewijzigd zodat in de voorgestelde nieuwe definitie uitsluitend wordt verwezen naar emissievrije gemotoriseerde zware bedrijfsvoertuigen en niet naar aanhangwagens. Die wijziging zorgt ervoor dat de betekenis van de huidige definitie behouden blijft en dat de indeling van combinaties van zware bedrijfsvoertuigen in CO₂-emissieklasse 5 overeenkomstig artikel 7 octies bis, lid 2, uitsluitend op het motorvoertuig is gebaseerd.

In de definitie van “emissiearm voertuig” wordt punt b) gewijzigd om de desbetreffende groepen voertuigen te specificeren door te verwijzen naar die welke onder krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandelingen vallen. Die wijziging zorgt ervoor dat de betekenis van de huidige definitie behouden blijft en is een afspiegeling van de nieuwe voorgestelde structuur van Verordening (EU) 2019/1242. Op basis van het parallel door de Commissie ingediende voorstel zullen in artikel 2, lid 1, van die verordening immers niet langer de subgroepen voertuigen worden gedefinieerd die onder de verordening vallen.

De definitie van “emissiereductietraject” wordt gewijzigd om:

- de terminologie te harmoniseren met de terminologie die wordt gebruikt in het voorgestelde nieuwe punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242;
- te verzekeren dat ze na 2030 toepasselijk is op basis van de reductiedoelstellingen voor de CO₂-uitstoot die opgenomen zullen worden in Verordening (EU) 2019/1242 (zodra die gewijzigd is overeenkomstig het parallelle voorstel van de Commissie);
- ervoor te zorgen dat de verwijzing naar de referentiewaarden van CO₂-emissies van een subgroep van toepassing is zoals gedefinieerd in punt 38;
- het laatste deel, betreffende mogelijke aanpassingen van de referentiewaarden voor CO₂-waarden, te verplaatsen naar artikel 7 octies bis, lid 1, om te verzekeren dat alle CO₂-emissieklassen op hetzelfde tijdstip van toepassing zijn.

Die wijziging zorgt ervoor dat de betekenis van de huidige definitie en de toepasbaarheid ervan na 2030 behouden blijven.

De definitie van “referentiewaarden van CO₂-emissies van een groep voertuigen” wordt gewijzigd om “referentiewaarden van CO₂-emissies” te definiëren, die zowel naar subgroepen als groepen voertuigen verwijzen, om in punt a) te verduidelijken dat voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen gegroepeerd zijn in subgroepen, en om de desbetreffende groepen voertuigen in punt b) te specificeren door te verwijzen naar die welke onder krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandelingen vallen. Die wijziging zorgt ervoor dat de betekenis van de huidige definitie behouden blijft.

De definities van “aanhangwagen” en “oplegger” worden toegevoegd om over die specifieke termen juridische duidelijkheid te verschaffen en om het toepassingsgebied van de desbetreffende bepalingen beter te specificeren.

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

In artikel 7 octies bis, lid 1, worden de tweede en de vierde alinea respectievelijk gewijzigd en geschrapt om:

- in de tweede alinea te verwijzen naar de differentiatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten voor alle CO₂-emissieklassen voor alle subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, en in die alinea dus de verwijzing op te nemen naar subgroepen die onder het toepassingsgebied zullen vallen zodra de voorgestelde wijzigingen van die verordening in werking treden en die momenteel in de vierde alinea worden vermeld;
- de huidige vierde alinea samen te voegen met de huidige tweede alinea;
- het tijdstip van toepassing van de differentiatie voor subgroepen voertuigen die momenteel onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, te behouden door

uitdrukkelijk te verwijzen naar die subgroepen en door 13 mei 2023 te specificeren als het einde van de periode van twee jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies in de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die verordening vastgestelde uitvoeringshandeling, namelijk Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/781 van de Commissie⁹;

- het tijdstip van toepassing te behouden van de differentiatie voor subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 zullen vallen zodra de wijzigingen van die verordening in werking treden, zoals bepaald in de huidige vierde alinea en in de huidige tweede zin van de derde alinea;
- te waarborgen dat het tijdstip van toepassing van mogelijke aanpassingen van CO₂-referentiewaarden overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242, hetzelfde is voor de emissieklassen 2, 3 en 4, zoals bepaald in de huidige definitie van “emissiereductietraject”, rekening houdend met de voorgestelde wijzigingen van artikel 11, lid 2.

In lid 1 wordt de derde alinea gewijzigd om:

- de desbetreffende groepen voertuigen te specificeren door te verwijzen naar die welke onder krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandelingen vallen;
- het tijdstip van toepassing te behouden van de referentiewaarden van de CO₂-emissies van subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 zullen vallen zodra de wijzigingen van die verordening in werking treden;
- te verduidelijken dat, na de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/1242 tot andere zware bedrijfsvoertuigen, de differentiatie van toepassing is op alle CO₂-emissieklassen.

Lid 7 wordt gewijzigd om de desbetreffende subgroepen voertuigen te behouden door expliciet te verwijzen naar de subgroepen voertuigen die momenteel onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen.

Artikel 1, lid 3: Artikel 7 octies quater – Effect van aanhangwagens op de vaststelling van de verlaging van de wegenheffingen

In het nieuwe artikel 7 octies quater worden de modaliteiten gespecificeerd voor het bepalen van de differentiatie van wegenheffingen op voertuigcombinaties op basis van het effect van aanhangwagens op de CO₂-uitstoot van combinaties van zware vrachtvoertuigen. De differentiatie is gebaseerd op de rendementsverhouding van aanhangwagens, zoals gespecificeerd in bijlage VIII. Deze bepaling moet het gebruik van efficiëntere aanhangwagens stimuleren. In dit artikel wordt de bevoegdheid van de Commissie omschreven om drempelwaarden voor de efficiëntie van aanhangwagens en een methode voor oudere aanhangwagens, waaraan geen rendementsverhouding is toegekend, vast te stellen.

Artikel 1, lid 4: Artikel 7 undecies – Inning en betaling van tolgelden en gebruiksrechten

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

Alinea 2 bis wordt gewijzigd om ervoor te zorgen dat alle mogelijke heffingselementen op samenhangende wijze worden geïnd en betaald.

Artikel 1, lid 5: Artikel 9 quinquies – Bevoegdheid van de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen

Artikel 9 quinquies wordt gewijzigd om de nieuwe bijlage VIII te wijzigen teneinde de rendementsverhoudingsdrempels vast te stellen of ze aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Artikel 1, lid 6: Artikel 11 – Rapportage

Het bestaande lid 2, punt c), wordt gewijzigd om er informatie over artikel 7 octies quater in op te nemen.

Artikel 1, lid 7

De nieuwe bijlage VIII wordt gekoppeld aan het voorgestelde artikel 7 octies quater betreffende de vaststelling van de differentiatie van wegenheffingen voor voertuigcombinaties.

(b) Het voorstel tot wijziging van Richtlijn (EU) 2019/520¹⁰ bevat het volgende element:

Artikel 2

Bijlage I wordt gewijzigd om informatie over aanhangwagens toe te voegen teneinde grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie te vergemakkelijken.

(c) Het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad¹¹ bevat het volgende element:

Artikel 3

Bijlage I wordt gewijzigd om de lidstaten de mogelijkheid te bieden de rendementsverhouding van aanhangwagens en hun aanhangwagenklasse toe te voegen aan het kentekenbewijs van het voertuig.

¹⁰ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

¹¹ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De vaststelling van Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad³ heeft de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” versterkt door de invoering van verplichte heffingen op basis van de CO₂-uitstoot, hetzij door de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten te differentiëren op basis van de CO₂-uitstoot van voertuigen, hetzij door een externekostenheffing voor CO₂-emissies toe te passen. Momenteel worden de wegenheffingen voor voertuigcombinaties bestaande uit een motorvoertuig en een aanhangwagen gedifferentieerd op basis van de CO₂-uitstoot van het motorvoertuig, ongeacht de kenmerken van de gekoppelde aanhangwagen, met name het effect ervan op de CO₂-uitstoot van de voertuigcombinatie.
- (2) Hoewel een aanhangwagen zelf geen energie verbruikt, moet het trekkende motorvoertuig energie leveren om de aanhangwagen te verplaatsen. De optimalisering van de energie-efficiëntie van aanhangwagens, die voortvloeit uit de verbetering van de aerodynamische prestaties, de rolweerstand en het gewicht, leidt tot een vermindering van de CO₂-uitstoot van conventionele voertuigen en tot een grotere autonomie van voertuigen. Het energie-efficiëntiepotentieel bedraagt in vergelijking met een referentieaanhangwagen van het jaar 2020 ongeveer 7,5 % voor aanhangwagens met trekstang en 15 % voor opleggers. Aanhangwagens kunnen

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1).

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

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

⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie van 1 augustus 2022 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de prestaties van zware aanhangwagens met betrekking tot hun invloed op de CO₂-emissies, het brandstofverbruik, het energieverbruik en het nulemissiebereik van motorvoertuigen, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 (PB L 205 van 5.8.2022, blz. 145).

richtlijn bedoelde rendementsverhoudingsdrempels. Er zijn verschillende drempels voor opleggers en andere aanhangwagens voorzien, aangezien ze over een verschillend potentieel beschikken om de CO₂-uitstoot op kostenefficiënte wijze te verlagen.

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

⁵ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

⁶ Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

⁷ Richtlijn 2014/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

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

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 1999/62/EG

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

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

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

⁸ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

⁹ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

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

- “a) een gemotoriseerd zwaar bedrijfsvoertuig in de zin van artikel 3, punt 11, a) en b), van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad (*); of”;
- (b) punt 30), b), wordt vervangen door:
- “b) een zwaar bedrijfsvoertuig dat behoort tot een groep voertuigen die onder een krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandeling vallen, waarvan de CO₂-emissies minder dan 50 % bedragen van de referentiewaarden van CO₂-emissies van de groep voertuigen waartoe dat voertuig behoort, en dat geen emissievrij voertuig is;”;
- (c) punt 37) wordt vervangen door:
- “37) “emissiereductietraject”: voor de subgroep voertuigen (sg) en de rapporteringsperiode van jaar Y, namelijk $ET_{sg,Y}$: het product van de jaarlijkse CO₂-emissiereductiefactor ($RET_{sg,Y}$) maal de referentiewaarden van CO₂-emissies (rCO_{2sg}) van de subgroep (sg), namelijk $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ is bepaald in overeenstemming met punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242;”;
- (d) punt 38) wordt vervangen door:
- “38) “referentiewaarden van CO₂-emissies”:
- a) wat subgroepen voertuigen betreft die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen: de volgens de formule in punt 3 van bijlage I bij die verordening berekende waarde;
- b) wat groepen voertuigen betreft die onder een krachtens artikel 7 octies bis, lid 7, vastgestelde uitvoeringshandeling vallen: de daarin gespecificeerde referentiewaarden van CO₂-emissies, die overeenkomen met de gemiddelde waarde van alle CO₂-emissiewaarden van de voertuigen van die groep voertuigen, die overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad⁽⁶⁾ voor de eerste rapporteringsperiode zijn gerapporteerd; die periode begint na de datum waarop de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen van die groep die niet voldoen aan de verplichtingen als bedoeld in artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400, verboden is overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) 2017/2400;”;
- (e) de volgende punten worden toegevoegd:
- “42) “aanhangwagen”: een aanhangwagen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 17, van Verordening (EU) 2018/858, die binnen het toepassingsgebied van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie** valt;
- “43) “oplegger”: een aanhangwagen die voldoet aan de definitie van “oplegger” in artikel 3, punt 33, van Verordening (EU) 2018/858 en die binnen het toepassingsgebied van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie valt.

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

**** Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie van 1 augustus 2022 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de prestaties van zware aanhangwagens met betrekking tot hun invloed op de CO₂-emissies, het brandstofverbruik, het energieverbruik en het nulemissiebereik van motorvoertuigen, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 (PB L 205 van 5.8.2022, blz. 145).”;**

(2) artikel 7 octies bis wordt als volgt gewijzigd:

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

“De lidstaten passen die differentiatie toe op de subgroepen voertuigen die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, op basis van de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die verordening bekendgemaakte referentiewaarden van CO₂-emissies. Voor subgroepen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD en 10-LH passen de lidstaten die differentiatie echter ten laatste vanaf 13 mei 2023 toe. Als de referentiewaarden van CO₂-emissies worden aangepast krachtens artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242, zijn die referentiewaarden van toepassing vanaf het begin van de volgende rapporteringsperiode.

In afwijking van de tweede alinea is die differentiatie voor de CO₂-emissieklassen 1, 4 en 5, als bedoeld in lid 2 van dit artikel, van toepassing op groepen voertuigen die onder krachtens lid 7 vastgestelde uitvoeringshandelingen vallen, uiterlijk twee jaar na de vaststelling van die uitvoeringshandelingen. De differentiatie is gebaseerd op de daarin gespecificeerde referentiewaarden van CO₂-emissies en is van toepassing totdat de referentiewaarden van CO₂-emissies van de desbetreffende subgroepen voertuigen worden bekendgemaakt overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242. Vanaf de bekendmaking van de referentiewaarden van CO₂-emissies overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242 passen de lidstaten die referentiewaarden van CO₂-emissies toe in plaats van die welke overeenkomstig lid 7 zijn gespecificeerd, en wordt de differentiatie voor de desbetreffende subgroepen voertuigen toegepast voor alle emissieklassen.”;

(b) in lid 7 wordt de eerste alinea vervangen door:

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

(3) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 7 octies quater

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

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

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

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

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

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

Voor klasse 3 van aanhangwagens, zoals vermeld in de tabel in bijlage VIII, die van toepassing is op aanhangwagens die zijn uitgerust met een voorziening die de aandrijving ervan actief ondersteunt en die niet over een verbrandingsmotor beschikken of die beschikken over een verbrandingsmotor die minder dan 5 g CO₂/kWh uitstoot, stelt de Commissie een gedelegeerde handeling tot bepaling van de rendementsverhoudingsdrempels vast nadat wettelijk gecertificeerde waarden voor die aanhangwagens beschikbaar zijn geworden.

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 9 quinquies een gedelegeerde handeling tot wijziging van bijlage VIII vast te stellen teneinde een methode vast te leggen voor het bepalen van de toewijzing van een aanhangwagenklasse aan aanhangwagens die zijn omgebouwd met onderdelen die hun energie-efficiëntie verbeteren en met name zijn ingeschreven, verkocht of in het verkeer gebracht vóór de toepassingsdatum van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362.

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

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

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

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

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

emissieklasse van de voertuigcombinatie voor de toepassing van artikel 7 octies quater, kunnen de lidstaten tolgelden of gebruiksrechten heffen op basis van de emissieklasse van het motorvoertuig.”;

- (5) in artikel 9 quinquies wordt de eerste alinea vervangen door:

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

- (6) artikel 11, punt c), wordt vervangen, door:

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

- (7) de tekst in de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage VIII.

Artikel 2

Wijziging in Richtlijn (EU) 2019/520

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

“Deel I. Gegevens met betrekking tot voertuigen

Item	V/F ⁽¹⁾	Opmerkingen
Kenteken	V	
Chassisnummer/Voertuigidentificatienummer (VIN)	V	
Lidstaat van inschrijving	V	
Merk	V	(D.1 ⁽²⁾) bv. Ford, Opel, Renault
Handelsbenaming van het voertuig	V	(D.3) bv. Focus, Astra, Megane
EU-categoriecode	V	(J) bv. bromfiets, motorfiets, auto
Euro-emissieklasse	V	Bv. Euro 4, Euro 6
CO ₂ -emissieklasse	F	Van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
Datum van herclassificering	F	Van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
CO ₂ in g/tkm	F	Van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
Volumegericht: ja/nee	F	Van toepassing op

		aanhangwagens
Rendementsverhouding – op basis van tonkilometers (-)...	F	Van toepassing op aanhangwagens
Rendementsverhouding – op basis van m ³ -kilometers (-)...	F	Van toepassing op aanhangwagens
Technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in V beladen toestand	V	
(1) V = verplicht indien beschikbaar in het nationaal register, F = facultatief. (2) Geharmoniseerde Uniecode, zie Richtlijn 1999/37/EG.		

Artikel 3

Wijziging in Richtlijn 1999/37/EG

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

“(V.11) Rendementsverhouding:

- voor niet-volumegeërichte aanhangwagens, rendementsverhouding – tonkilometer indien aangegeven in punt 49.11.2 van het certificaat van overeenstemming zoals gedefinieerd in het aanhangsel van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie* of in punt 49.11.2 van het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig zoals gedefinieerd in aanhangsel 1 van bijlage III bij die verordening;
- voor volumegeërichte aanhangwagens, rendementsverhouding – op basis van m³-kilometer indien aangegeven in punt 49.11.3 van het certificaat van overeenstemming zoals gedefinieerd in het aanhangsel van bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie of in punt 49.11.3 van het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig zoals gedefinieerd in aanhangsel 1 van bijlage III bij die verordening.

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

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

* Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1).”

Artikel 4

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

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter