

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 28.10.2009
COM(2009)593 definitief

2009/0173 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken

{SEC(2009) 1454}

{SEC(2009) 1455}

TOELICHTING

Achtergrond van het voorstel

- Motivering en doel van het voorstel

De interne markt is een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gegarandeerd.

Het doel van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad van 15 december 1993 betreffende de sluiting van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering¹, is de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer te stabiliseren op een niveau waarbij gevaarlijke antropogene effecten op het klimaatsysteem worden voorkomen. Om dit doel te verwezenlijken, mag het mondiale jaargemiddelde van de oppervlaktetemperatuur niet meer dan 2°C boven het pre-industriële niveau uitstijgen. Uit het vierde evaluatieverslag van het IPCC blijkt dat, als men dit doel wil bereiken, de mondiale emissies van broeikasgassen na 2020 niet verder mogen stijgen. De Europese Raad van maart 2007 heeft het vaste voornemen uitgesproken om de totale emissies van broeikasgassen door de Gemeenschap tegen 2020 te doen dalen met ten minste 20% ten opzichte van 1990 en met 30% mits de andere ontwikkelde landen zich verbinden tot een vergelijkbare emissiebeperking en de economisch meer gevorderde ontwikkelingslanden een bijdrage leveren die in verhouding staat tot hun capaciteiten. In december van vorig jaar is overeenstemming bereikt over het klimaat- en energiepakket, waardoor deze doelstellingen in wetgeving zijn vastgelegd. Beschikking 406/2009/EG voorziet in een gemiddelde vermindering met 10% in vergelijking met het niveau van 2005 in de sectoren die niet onder de EU-emissiehandelsregeling vallen, inclusief het vervoer over de weg. Een van de gevolgen van die verbintenis is dat alle lidstaten de emissies van het vervoer over de weg sterk zullen moeten terugdringen.

Lichte bedrijfsvoertuigen worden vooral gebruikt door ondernemingen, waaronder ook het mkb, en vertegenwoordigen ongeveer 12% van het voertuigenpark. De diensten die met lichte bedrijfsvoertuigen worden geleverd, zijn onmisbaar om te voorzien in de dagelijkse behoeften van de mensen. In tal van regio's van de EU zorgt het vervoer over de weg voor veel werkgelegenheid en groei. Het gebruik van voertuigen heeft echter ook een grote invloed op de klimaatverandering. Het aandeel van lichte bedrijfsvoertuigen in het totaal aantal inschrijvingen van lichte voertuigen (auto's en bedrijfsvoertuigen) is tussen 1995 en 2007 gestaag toegenomen. De gemiddelde daling van de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen in de periode 2002-2007 bedroeg 0,4 tot 0,5% per jaar; deze zeer beperkte verbetering van de brandstofefficiëntie werd echter tenietgedaan door de toename van de vraag naar vervoer en de steeds groter wordende voertuigen. In de periode 1990-2007 zijn de emissies van broeikasgassen in de hele EU met ongeveer 9% gedaald; alle niet-vervoerssectoren lieten een daling optekenen, maar de CO₂-emissies van het vervoer zijn met 29% gestegen. Ondanks grote verbeteringen van de motortechnologie, met name wat de brandstofefficiëntie en dus ook de CO₂-emissies betreft, is de vraag naar vervoer en naar grotere voertuigen toegenomen en is te weinig vooruitgang geboekt om de algemene communautaire doelstelling van gemiddeld 120 g CO₂/km voor nieuwe personenauto's te verwezenlijken.

¹ PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

Het doel van dit voorstel is de gemiddelde CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen te beperken tot 175 g CO₂/km; deze maatregel wordt geleidelijk ingevoerd tussen 2014 en 2016. Dit voorstel maakt deel uit van de door de Commissie voorgestelde geïntegreerde benadering en draagt bij tot de vermindering van de CO₂-emissies met 10 g per kilometer die noodzakelijk is om de communautaire doelstelling van 120 g CO₂/km, zoals vastgesteld in mededeling COM(2007) 19, te halen.

Het is noodzakelijk communautaire doelstellingen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen om te voorkomen dat de interne markt versnipperd raakt ten gevolge van uiteenlopende maatregelen op het niveau van de lidstaten. Communautaire doelstellingen bieden fabrikanten meer zekerheid bij de planning en meer flexibiliteit bij de naleving van de CO₂-reductievereisten dan afzonderlijke nationale reductiedoelstellingen.

Bovendien is het noodzakelijk CO₂-emissionormen vast te stellen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen om te voorkomen dat een hiaat in de regelgeving ontstaat door bepaalde overlappingsen tussen de inschrijvingen van personenauto's en bedrijfsvoertuigen. Momenteel worden veel voertuigen die gehomologeerd zijn als personenauto ingeschreven als licht bedrijfsvoertuig, vaak omdat deze laatste categorie minder zwaar belast wordt of andere fiscale voordelen geniet. Hoewel de wetgeving inzake personenauto's (en ook dit voorstel) gebaseerd zijn op de typegoedkeuring van de voertuigen (en niet op de inschrijving), houdt het gebrek aan regelgeving voor lichte bedrijfsvoertuigen het risico in dat de fabrikanten voor grotere personenauto's een typegoedkeuring als licht bedrijfsvoertuig zouden aanvragen. Dit zou betekenen dat de CO₂-emissionormen niet van toepassing zijn op deze voertuigen met hoge emissies.

Het doel van deze verordening is de auto-industrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. De verordening moedigt actief eco-innovatie aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie vergroot en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd.

- Algemene context

In 1995 heeft de Commissie voor het eerst een communautaire strategie vastgesteld om de CO₂-emissies van auto's terug te dringen. Deze strategie was gebaseerd op drie pijlers: vrijwillige verbintenissen van de auto-industrie om de emissies van personenauto's te doen dalen, betere informatie voor de consumenten en het bevorderen van brandstofefficiënte auto's via fiscale maatregelen.

In de conclusies van de Raad (Milieu) van 10 oktober 2000 werd de Commissie verzocht onderzoek te doen naar maatregelen om de broeikasgasemissies van lichte bedrijfsvoertuigen terug te dringen. Op 7 februari 2007 heeft de Commissie twee parallelle mededelingen vastgesteld: een mededeling over de resultaten van de toetsing van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te doen dalen en CARS 21, een mededeling over een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21ste eeuw ("de mededelingen"). In deze mededelingen werd benadrukt dat de communautaire doelstelling om de gemiddelde emissies van het nieuwe wagenpark te doen dalen tot 120 g CO₂/km in 2012 niet zou worden gehaald wanneer geen extra maatregelen werden genomen. Zo werd aangekondigd dat de Commissie een wetgevingskader zou voorstellen waarin de nadruk wordt gelegd op een verplichte vermindering van de CO₂-emissies om de communautaire doelstelling te bereiken, namelijk door een beperking van de gemiddelde emissies van nieuwe auto's tot 130 g CO₂/km dankzij

verbeteringen van de motortechnologie, en een verdere vermindering van 10 g CO₂/km, of gelijkwaardig indien technisch noodzakelijk, dankzij andere technologische verbeteringen, zoals een verbetering van de brandstoffefficiëntie van lichte bedrijfsvoertuigen.

In de mededelingen werd benadrukt dat het wetgevingskader waarin de gemiddelde emissies van nieuwe voertuigen worden vastgesteld ervoor moet zorgen dat de reductiedoelstellingen concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn en dat ze billijk zijn ten aanzien van de diversiteit van de Europese autofabrikanten en niet leiden tot onrechtmatige concurrentievervalsing tussen de fabrikanten. Het wetgevingskader moet verenigbaar zijn met de totale emissiereductiedoelstellingen van de Gemeenschap.

In mei 2007 verklaarde de Raad (Concurrentievermogen) voorstander te zijn van "een geïntegreerde benadering voor het beperken van de CO₂-uitstoot van motorvoertuigen, zoals voorgesteld door de Commissie" en beklemtoonde hij "dat alle spelers moeten bijdragen tot het beperken van klimaatvriendelijke emissies"².

Op 28 juni 2007 heeft de Raad de Commissie verzocht een voorstel in te dienen over de verbetering van het brandstofrendement van lichte bedrijfsvoertuigen³.

- Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Richtlijn 2004/3/EG⁴ tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N1.

- Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU

Het voorstel ligt in de lijn van de drie pijlers van de Lissabonstrategie, aangezien strengere eisen inzake CO₂-emissies en brandstoffefficiëntie de ontwikkeling en toepassing van nieuwe milieutechnologieën stimuleren. Deze technologieën kunnen op hun beurt leiden tot de uitvoer van technologie en voertuigen met hoge toegevoegde waarde naar ontluikende markten waar olie schaars is, en tot het scheppen van hooggekwalificeerde banen in Europa.

Omdat het voorstel bijdraagt tot duurzamere mobiliteit, spoort het ook met de nieuwe strategie voor duurzame ontwikkeling die in juni 2006 door de Raad is goedgekeurd. Als het vervoer duurzamer wordt, wordt het ook gemakkelijker om andere doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling te verwezenlijken. Vooral tussen vervoer, klimaatverandering, volksgezondheid, behoud van natuurlijke hulpbronnen en energiegebruik is er een duidelijke link.

De doelstellingen van het voorstel dragen ook bij tot de verwezenlijking van het communautaire streven om de broeikasgasemissies tegen 2020 met minstens 20% te doen dalen, aangezien vervoer een belangrijk aandeel vertegenwoordigt van de emissies van de economische sectoren die niet in de EU-emissiehandelsregeling zijn opgenomen. Het voorstel is ook verenigbaar en complementair met Verordening (EG) nr. 443/2009 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's.

² Conclusies van de Raad (Concurrentievermogen), aangenomen op 21-22 mei 2007 (9671/07).

³ Conclusies van de Raad (Milieu), aangenomen op 28 juni 2007 (11483/07).

⁴ Richtlijn 2004/3/EG (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36).

Dit voorstel bevat concrete maatregelen om de doelstellingen te verwezenlijken en versterkt de leidinggevende positie van de EU op het gebied van klimaatverandering in de aanloop naar de klimaatconferentie van de Verenigde Naties in Kopenhagen in december 2009.

1. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- Raadpleging van belanghebbende partijen

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De raadpleging van belanghebbenden bestond uit een raadpleging via internet en twee vergaderingen met belanghebbenden.

- Tussen mei en juli 2007 is een openbare raadpleging via internet gehouden die tot doel had de mening van alle belanghebbenden en van het publiek over de uitvoering van de herziene strategie voor de verlaging van de CO₂-emissies van lichte voertuigen te verzamelen. Er werd ook gepeild naar de mening over maatregelen ter vermindering van de emissies van lichte bedrijfsvoertuigen. De meeste reacties op de raadpleging zijn beschikbaar op: http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm
- Ter aanvulling van de raadpleging via internet heeft de Commissie op 2 september 2008 en 9 maart 2009 twee vergaderingen met belanghebbenden georganiseerd. Tijdens deze vergaderingen kregen belanghebbenden die rechtstreeks betrokken waren bij de geplande wetgeving (de auto-industrie, toeleveranciers, milieu-ngo's, sociale partners en de lidstaten) de kans om hun standpunten uiteen te zetten. Bijlagen II en III bij de effectbeoordeling bij het voorstel bevatten samenvattingen van beide vergaderingen.

Bovendien is een externe studie uitgevoerd naar mogelijke regelgevingsstrategieën om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te doen dalen, en is een studie opgesteld die bestaat uit twee rapporten: *'Assessment of options for the legislation on CO₂ emissions from light commercial vehicles'*⁵ en *'Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans'*⁶. De studie maakte deel uit van het project 'Impacts of regulatory options to reduce CO₂ emissions from cars, in particular on car manufacturers', onder kaderovereenkomst ENV.C.5/FRA/2006/0071 (Verzoek om dienstverlening ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). De analyse van alternatieve beleidsopties is gebaseerd op de resultaten van deze studie.

Bij de beoordeling van de mogelijke opties om regelgeving inzake CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen vast te stellen, is rekening gehouden met de inbreng van belanghebbenden, met name wat het ontwerp van de regelgeving, mogelijke ongewenste effecten, de gevolgen voor de concurrentie op de automarkten, het mondiale industriële concurrentievermogen en de gevolgen voor het milieu betreft. Er werd een beroep gedaan op externe deskundigheid om de diverse beschikbare opties te beoordelen, inclusief aspecten die tijdens het raadplegingsproces aan de orde zijn gesteld (de externe contractant heeft de openbare hoorzittingen bijgewoond).

⁵ Dit rapport kan worden geraadpleegd op de Europa-website:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf

⁶ Dit rapport kan worden geraadpleegd op de Europa-website:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Bij de opstelling van de voorgestelde regeling is rekening gehouden met de informatie die tijdens de raadpleging van de belanghebbenden is verzameld. Bijzonderheden over de wijze waarop dit is gedaan, zijn uiteengezet in de effectbeoordeling bij dit voorstel.

- Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

(1) Deskundigheid van de auto-industrie, inclusief de autofabrikanten en (2) deskundigheid van externe consultants in het opstellen van modellen.

Gebruikte methode

Modellering met behulp van formele wiskundige modellen en berekeningen op basis van statistische gegevens.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Overheidsinstanties, brancheorganisaties, handelsorganisaties, milieuverenigingen, consumentenverenigingen en externe consultants.

Samenvatting van de ingewonnen en benutte adviezen

Het advies van de externe consultant is gebruikt om te beoordelen welke gevolgen verbonden zijn aan de verschillende beleidsopties die zijn voorgesteld om de doelen van het voorstel te verwezenlijken. Deze opties en hun gevolgen zijn beschreven in de effectbeoordeling bij dit voorstel.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

De studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling zal, samen met verslagen van eerdere met dit onderwerp verband houdende werkzaamheden, worden gepubliceerd op de volgende website:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Effectbeoordeling

Bij de effectbeoordeling zijn vijf belangrijke opties bestudeerd:

De eerste twee opties hadden betrekking op het opstellen van een lineair verband dat de maximale CO₂-emissies van een voertuig weergeeft als een functie van zijn "praktisch nut" (massa), zodat nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in (1) 2012 en (2) 2013-2015 gemiddeld niet meer dan 175 g CO₂/km uitstoten.

De twee volgende opties gingen uit van dezelfde doelstelling (175 g CO₂/km) en dezelfde perioden (respectievelijk 2012 en 2013-2015), maar waren gebaseerd op een lineaire curve die de maximale CO₂-emissies weergeeft als een functie van een andere "nutparameter", namelijk het totale voertuigoppervlak.

De vijfde en laatste optie was de fabrikanten te verplichten om, met de situatie van 2007 als uitgangspunt, de emissies met een bepaald percentage terug te dringen zodat in 2012-2015 de doelstelling van 175 g CO₂/km wordt bereikt.

In de effectbeoordeling zijn diverse flexibiliteitsmechanismen, zoals wagenparkgemiddelden en groepering, en handhavingsmechanismen in overweging genomen. Behalve deze vijf beleidsopties zijn ook verschillende niveaus voor de langetermijndoelstelling voor het jaar 2020 onderzocht, variërende van 160 tot 125 g CO₂/km.

De mogelijke economische, sociale en milieugevolgen zijn in detail onderzocht. De gedetailleerde beoordeling van de opties is opgenomen in de effectbeoordeling bij het voorstel, die kan worden geraadpleegd op de volgende website:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Dit voorstel is een vervolg op de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-emissies van lichte voertuigen en vormt een aanvulling op Verordening (EG) nr. 443/2009 (de verordening waarbij CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's zijn vastgesteld). Het doel van het voorstel is het effect van lichte voertuigen op het klimaat te beperken door erop toe te zien dat de gemiddelde specifieke emissie van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap worden ingeschreven niet meer dan 175 g CO₂/km bedraagt. Deze doelstelling wordt geleidelijk ingevoerd vanaf 1 januari 2014, en vanaf 2016 moet de volledige vloot lichte bedrijfsvoertuigen eraan voldoen.

De datum waarop de CO₂-emissionorm voor lichte bedrijfswagens van kracht wordt, spoort met de timing van het door de Commissie aangenomen voorstel voor een verordening waarbij soortgelijke normen voor personenauto's worden vastgesteld met ingang van 2012. Bijgevolg wordt de norm voor lichte bedrijfsvoertuigen wellicht vanaf 2014 van kracht. In Verordening (EG) nr. 443/2009 is een langetermijndoelstelling van 95 g/km vanaf 2020 vastgesteld, en in dit voorstel wordt voor lichte bedrijfsvoertuigen een doelstelling van 135 g/km vanaf 2020 vastgesteld, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd op basis van geactualiseerde resultaten van de effectbeoordeling.

Belangrijkste aspecten van het voorstel:

- Het voorstel is van toepassing op lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N1, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en op voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007. Voertuigen van de categorieën N2 en M2 met een referentiemassa die hoger is dan hierboven aangegeven, worden voor monitoringdoeleinden in het voorstel meegenomen; tijdens de evaluatie van de verordening zal worden bepaald of ze in de volledig in de regeling worden opgenomen.
- In het voorstel worden doelstellingen voor de specifieke CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Gemeenschap vastgesteld op basis van de massa van de voertuigen. Deze doelstellingen hebben betrekking op de gemiddelde specifieke CO₂-emissies in g/km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, ongeacht van welke fabrikant, die in elk kalenderjaar in de EU worden ingeschreven. De fabrikanten mogen een groep vormen om deze doelstellingen te halen. Om te kunnen vaststellen of de doelstellingen zijn gehaald, worden dergelijke groepen van twee of meer fabrikanten als één fabrikant beschouwd.
- Het voorstel bevat stimulansen om lichte bedrijfsvoertuigen met lage emissies snel op de markt te brengen; aan deze voertuigen wordt tijdelijk een superkrediet toegekend.
- Het voorstel bevat bepalingen ter bevordering van eco-innovaties (d.w.z. CO₂-beperkende technologieën waarmee geen rekening wordt gehouden tijdens de testcyclus voor het meten van CO₂-emissies). Zo mag tot 7 g/km worden afgetrokken van het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van een fabrikant voor innoverende technologieën die tot een vermindering van de emissies leiden, op basis van onafhankelijk gecontroleerde gegevens.
- De lidstaten moeten gegevens verzamelen over de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die op hun grondgebied worden ingeschreven en moeten deze gegevens aan de Commissie meedelen, zodat deze kan beoordelen of de doelstellingen zijn gehaald.

- Als een fabrikant zijn doelstelling niet haalt, moet hij een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdrage wordt berekend door het aantal g CO₂/km waarmee de fabrikant zijn doelstelling heeft overschreden te vermenigvuldigen met het aantal nieuw ingeschreven voertuigen van die fabrikant en met de bijdrage voor overtollige emissies, berekend als een functie van het jaar en de mate waarin de doelstelling is overschreden.
- Het voorstel bevat alternatieve emissiereductiedoelstellingen voor fabrikanten waarvan jaarlijks minder dan 22 000 voertuigen in de EU worden ingeschreven.
- De doelstellingen in de verordening zijn vastgesteld op basis van de beste beschikbare kennis, met name wat de waarschijnlijke autonome gewichtstoename van het wagenpark van nu tot 2014 betreft.

2. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- Rechtsgrondslag

De passende rechtsgrondslag is artikel 175 van het EG-Verdrag omdat dit voorstel in de eerste plaats tot doel heeft een hoog niveau van bescherming van de volksgezondheid en het milieu te garanderen door de gemiddelde CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen terug te dringen.

- Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

Gezien de noodzaak om hinderpalen voor de werking van de interne markt te vermijden, het grensoverschrijdende karakter van klimaatverandering en de mogelijke verschillen tussen de nationale gemiddelden van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, zijn de lidstaten niet in staat nationale maatregelen ten uitvoer te leggen die garanderen dat het EU-gemiddelde van 175 g CO₂/km wordt gehaald.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Een geharmoniseerde aanpak om het effect van lichte bedrijfsvoertuigen op de klimaatverandering terug te dringen, kan het beste worden bereikt door het aannemen van wetgeving op Gemeenschapsniveau. Door de doelstellingen voor de CO₂-emissies van deze voertuigen op communautair niveau vast te stellen, wordt versnippering van de interne markt voorkomen en wordt de fabrikanten meer flexibiliteit geboden doordat zij de vereiste CO₂-reducties over het hele communautaire wagenpark van nieuwe voertuigen kunnen spreiden in plaats van specifieke, op nationale reductiedoelstellingen afgestemde strategieën te ontwikkelen.

Het voorstel heeft alleen betrekking op de vaststelling van een doelstelling van gemiddeld 175 g CO₂/km voor alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen; het staat de lidstaten vrij aanvullende maatregelen vast te stellen (zoals fiscale stimulansen) om de algemene doelstelling, namelijk het terugdringen van de CO₂-emissies van wegvoertuigen, te verwezenlijken.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

Het gaat niet verder dan wat nodig is om de goede werking van de interne markt en tegelijk een hoog niveau van milieubescherming te garanderen.

Het voorstel is evenredig met de algemene Kyotodoelstellingen van de EU; in het voorstel worden doelstellingen vastgesteld die concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn, die billijk zijn ten aanzien van de diversiteit van de Europese autofabrikanten en die ongerechtvaardigde verstoringen van de concurrentie tussen fabrikanten voorkomen.

Het voorstel voorziet in de tenuitvoerlegging van een monitoringregeling die sterk lijkt op die welke reeds door de lidstaten wordt toegepast voor personenauto's en welke bewezen heeft zeer efficiënt te zijn voor het volgen van de tenuitvoerlegging van de strategie voor CO₂-emissies van auto's.

- Keuze van instrumenten:

Voorgesteld instrument: Verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn:

De verordening wordt voorgesteld op basis van een grondige analyse van de opties die voorhanden zijn om vooruitgang te boeken bij het terugdringen van de gemiddelde specifieke emissies van lichte bedrijfsvoertuigen in de EU. Er is al een instrument van dit type vastgesteld voor personenauto's en met het oog op de coherentie van het wetgevingskader voor de tenuitvoerlegging van de geïntegreerde benadering is het dan ook passend hetzelfde instrument te gebruiken voor lichte bedrijfsvoertuigen.

Het geschikte wetgevingsinstrument is een verordening omdat deze de nodige garanties voor naleving biedt en niet in nationale wetgeving hoeft te worden omgezet. De communautaire doelstelling geldt voor de Gemeenschap in haar geheel. Het is dan ook noodzakelijk te garanderen dat een uniforme aanpak wordt gevolgd in alle lidstaten. Een geharmoniseerde aanpak is voorts ook noodzakelijk om te vermijden dat concurrentieverstoringen ontstaan die gevolgen hebben voor de interne markt.

- Gevolgen voor de begroting

De voorgestelde verordening wordt samen met Verordening (EG) nr. 443/2009 inzake CO₂-emissies van personenauto's ten uitvoer gelegd omdat beide verordeningen veel punten gemeen hebben, zoals bijvoorbeeld de monitoring van de naleving van de CO₂-reductiedoelstellingen van de fabrikanten en, indien nodig, het beheer van de bijdragen voor overtollige emissies waarin de wetgeving voorziet. Aangezien de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen kleiner is dan die voor personenauto's worden de uitgaven die reeds waren gepland in het kader van het programma LIFE+ voldoende geacht. Er hoeven dus geen aanvullende financiële middelen te worden vrijgemaakt voor dit nieuwe voorstel inzake CO₂-emissies van lichte voertuigen.

- Intrekking van bestaande wetgeving

De vaststelling van het voorstel leidt niet tot de intrekking van bestaande wetgeving.

3. AANVULLENDE INFORMATIE

- Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling

Het voorstel bevat een evaluatiebepaling.

- Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁸,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De doelstelling van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad van 15 december 1993 betreffende de sluiting van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering¹⁰, is de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer te stabiliseren op een niveau waarbij een gevaarlijke antropogene verstoring van het klimaatsysteem wordt voorkomen. Om deze doelstelling te halen mag het mondiale jaargemiddelde van de oppervlaktetemperatuur niet meer dan 2° C boven het pre-industriële niveau uitstijgen. Uit het vierde evaluatieverslag van het IPCC blijkt dat, als men dit doel wil bereiken, de mondiale emissies van broeikasgassen na 2020 niet verder mogen stijgen. Tijdens zijn vergadering van 8-9 maart 2007 heeft de Europese Raad het vaste voornemen uitgesproken om de totale emissies van broeikasgassen door de Gemeenschap tegen 2020 met ten minste 20% te doen dalen ten opzichte van 1990, en met 30% mits de andere ontwikkelde landen zich verbinden tot een vergelijkbare emissiebeperking en de economisch meer gevorderde ontwikkelingslanden een bijdrage leveren die in verhouding staat tot hun capaciteiten.

⁷ PB C van , blz. .

⁸ PB C van , blz. .

⁹ PB C van , blz. .

¹⁰ PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

- (2) Om de emissies voldoende terug te dringen, moeten op het niveau van de lidstaten en de Gemeenschap beleidsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd in alle sectoren van de economie, en niet alleen in de industrie en de energiesector. Beschikking nr. 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen¹¹, voorziet in een gemiddelde vermindering met 10% in vergelijking met het niveau van 2005 in de sectoren, waaronder het wegvervoer, die niet zijn opgenomen in de EU-emissiehandelsregeling, welke is vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad¹². Het wegvervoer is de tweede grootste uitstoter van broeikasgassen in de EU, en de emissies van deze sector, inclusief die van lichte bedrijfsvoertuigen, blijven stijgen. Als de emissies van het wegvervoer blijven stijgen, zal dit de inspanningen van andere sectoren om de klimaatverandering te bestrijden, ernstig ondermijnen.
- (3) Communautaire doelstellingen voor nieuwe wegvoertuigen bieden fabrikanten meer zekerheid bij de planning en meer flexibiliteit bij het naleven van de CO₂-reductievereisten dan afzonderlijke nationale reductiedoelstellingen. Bij het vaststellen van de emissienormen is het belangrijk rekening te houden met de gevolgen voor de markten en voor de concurrentiekracht van de fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen die eruit voortvloeien in de vorm van stimulering van innovatie en beperking van het energieverbruik en de brandstofkosten.
- (4) In haar mededeling “Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto’s en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen”¹³ van 7 februari 2007 en haar mededeling “Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21e eeuw”¹⁴ (CARS21), benadrukte de Commissie dat de communautaire doelstelling van 120 g CO₂/km voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto’s in 2012 niet zal worden gehaald als geen extra maatregelen worden genomen.
- (5) In die mededelingen werd een geïntegreerde aanpak voorgesteld om de communautaire doelstelling van gemiddeld 120 g CO₂/km voor nieuwe in de Gemeenschap ingeschreven personenauto’s tegen 2012 te halen door de nadruk te leggen op een verplichte vermindering van de CO₂-emissies van nieuwe auto’s tot gemiddeld 130 g CO₂/km dankzij verbeteringen van de motortechnologie, en een aanvullende vermindering van 10 g CO₂/km, of gelijkwaardig indien technisch noodzakelijk, door andere technologische verbeteringen, zoals een verbetering van de brandstofefficiëntie van lichte bedrijfsvoertuigen.
- (6) De bepalingen waarbij de doelstelling inzake emissies van lichte bedrijfsvoertuigen ten uitvoer wordt gelegd, moeten in overeenstemming zijn met het wetgevingskader

¹¹ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 136.

¹² PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

¹³ COM(2007) 19.

¹⁴ COM(2007) 22.

voor de tenuitvoerlegging van de doelstellingen inzake emissies van nieuwe personenauto's, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken.

- (7) Het wetgevingskader voor het bereiken van het streefcijfer inzake de gemiddelde emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen moet ervoor zorgen dat de reductiedoelstellingen concurrentieneutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn en dat deze doelstellingen rekening houden met de diversiteit van de Europese autofabrikanten en niet tot onrechtmatige concurrentievervalsing tussen hen leiden. Het wetgevingskader moet verenigbaar zijn met de algemene emissiereductiedoelstellingen van de Gemeenschap en moet worden aangevuld met andere instrumenten die meer op het gebruik zijn gericht, zoals een differentiëring van de auto- en energiebelasting of maatregelen om de snelheid van lichte bedrijfsvoertuigen te beperken.
- (8) Om de diversiteit van de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen en het vermogen om tegemoet te komen aan uiteenlopende consumentenbehoeften te behouden, moeten de CO₂-emissiedoelstellingen voor lichte bedrijfsvoertuigen lineair worden gerelateerd aan het praktische nut van het voertuig. Massa is een geschikte parameter om dit nut te beschrijven, aangezien het in verhouding staat tot de veroorzaakte emissies; dit resulteert derhalve in meer realistische en concurrentieneutrale doelstellingen. Bovendien zijn gegevens over massa vrij beschikbaar. Om de nutsgerichte benadering op langere termijn gemakkelijker te kunnen beoordelen, moeten ook gegevens over alternatieve nutsparameters zoals de "voetafdruk" van auto's (spoorbreedte maal wielbasis) en het laadvermogen worden verzameld.
- (9) De verordening moedigt eco-innovatie actief aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen die de concurrentiekracht van de Europese auto-industrie op lange termijn kunnen verbeteren en kunnen leiden tot meer jobs van hoge kwaliteit. Om de emissieverbeteringen ten gevolge van eco-innovaties systematisch te beoordelen, moet de Commissie nagaan of het mogelijk is eco-innovatiemaatregelen op te nemen in de herziening van de testprocedures overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007, rekening houdend met de technische en economische aspecten daarvan.
- (10) Gezien de zeer hoge onderzoeks-, ontwikkelings- en productiekosten per eenheid van de vroege generaties technologieën voor voertuigen met zeer lage CO₂-uitstoot die na de inwerkingtreding van deze verordening op de markt zullen worden gebracht, beoogt deze verordening de invoering op de Gemeenschapsmarkt van voertuigen met uitzonderlijk lage CO₂-uitstoot in de eerste stadia van hun commercialisering op voorlopige basis te bespoedigen en te faciliteren.
- (11) Om te zorgen voor samenhang met Verordening (EG) nr. 443/2009 en om misbruik te voorkomen, moet de doelstelling van toepassing zijn op nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de Gemeenschap worden ingeschreven en die niet eerder buiten de Gemeenschap zijn ingeschreven, tenzij voor een beperkte periode.

- (12) In Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd¹⁵, is een geharmoniseerd kader vastgesteld met administratieve bepalingen en algemene technische eisen voor de goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen het toepassingsgebied van die richtlijn vallen. De entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving van deze verordening moet dezelfde zijn als die welke verantwoordelijk is voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces overeenkomstig de bovenvermelde richtlijn en voor het garanderen van de conformiteit van de productie.
- (13) De fabrikanten moeten de flexibiliteit krijgen om te beslissen hoe zij de doelstellingen van deze verordening zullen verwezenlijken en moeten de mogelijkheid krijgen om met de gemiddelde CO₂-emissies van hun vloot nieuwe voertuigen aan de reductiedoelstelling te voldoen in plaats van met elke individueel voertuig. Zij moeten er met andere woorden voor zorgen dat de gemiddelde specifieke emissie van al hun nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap worden ingeschreven niet hoger ligt dan het gemiddelde van de emissiedoelstellingen voor die voertuigen. Deze bepaling moet tussen 2014 en 2016 geleidelijk worden ingevoerd om de overgang te vergemakkelijken. Dit spoort met de in Verordening 443/2009 vastgestelde termijnen en duur van de overgangperiode.
- (14) Om te garanderen dat de doelstellingen een duidelijke weergave zijn van de bijzondere kenmerken van fabrikanten van kleine aantallen en niche-fabrikanten en in overeenstemming zijn met het reductiepotentieel van de desbetreffende fabrikant, moeten alternatieve emissiereductiedoelstellingen worden vastgesteld, rekening houdend met het technologische potentieel van de voertuigen van een bepaalde fabrikant om hun specifieke CO₂-emissies terug te dringen en overeenkomstig de kenmerken van de desbetreffende marktsegmenten. Deze afwijking moet in beschouwing worden genomen in het kader van de toetsing van de specifieke emissiedoelstellingen van bijlage I, die uiterlijk begin 2013 voltooid moet zijn.
- (15) In de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is een geïntegreerde benadering vastgesteld om de communautaire doelstelling van 120 g CO₂/km tegen 2012 te verwezenlijken, en is ook op langere termijn een visie op verdere emissiebeperkingen uiteengezet. Verordening (EG) nr. 443/2009 onderschrijft deze langetermijnvisie door een doelstelling van gemiddeld 95 g CO₂/km voor nieuwe auto's vast te stellen. Om de samenhang met die benadering te garanderen en de auto-industrie planningszekerheid te bieden, moet een langetermijndoelstelling voor specifieke CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen in 2020 worden vastgesteld.
- (16) Teneinde de fabrikanten de nodige flexibiliteit te verschaffen om te voldoen aan de in deze verordening vastgestelde emissiedoelstellingen, wordt het de fabrikanten toegestaan groepen te vormen op open, transparante en niet-discriminerende basis. Wanneer een groep wordt gevormd, worden de individuele doelstellingen van de deelnemende fabrikanten vervangen door een gezamenlijke doelstelling voor de groep, waaraan alle leden van de groep collectief moeten voldoen.

¹⁵ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

- (17) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.
- (18) De specifieke CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Gemeenschap op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de methode die is vastgesteld in 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 onderhoudsinformatie¹⁶. Om de administratieve last van deze regeling tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de door de lidstaten verzamelde en aan de Commissie meegedeelde inschrijvingsgegevens van nieuwe voertuigen in de Gemeenschap. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens zoveel mogelijk worden geharmoniseerd.
- (19) Richtlijn 2007/46/EG schrijft voor dat fabrikanten voor elk nieuw licht bedrijfsvoertuig een certificaat van overeenstemming moeten afgeven en dat de lidstaten alleen toestemming mogen geven voor de inschrijving en ingebruikname van een nieuw licht bedrijfsvoertuig als voor dat voertuig een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven. De door de lidstaten verzamelde gegevens moeten overeenstemmen met die op het certificaat van overeenstemming dat door de fabrikant voor het licht bedrijfsvoertuig in kwestie is afgegeven en mogen uitsluitend op dit document gebaseerd zijn. Er moet een communautaire standaardgegevensbank voor gegevens van de certificaten van overeenstemming worden opgezet. Alleen deze gegevensbank mag als referentie worden gebruikt, zodat lidstaten hun inschrijvingsgegevens gemakkelijker kunnen bijhouden wanneer voertuigen worden ingeschreven.
- (20) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO₂-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 1 januari 2014 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdrage moet in verhouding staan tot de mate waarin de fabrikanten hun doelstelling hebben overschreden. Om de samenhang te garanderen, moet de bijdrageregeling vergelijkbaar zijn met die van Verordening (EG) nr. 443/2009. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.
- (21) Nationale maatregelen die de lidstaten overeenkomstig artikel 176 van het Verdrag handhaven of invoeren, mogen, gezien het doel en de procedures vastgelegd in deze verordening, geen aanvullende of strengere sancties opleggen aan fabrikanten die niet voldoen aan de in deze verordening vastgestelde doelstellingen.
- (22) Deze verordening laat de volledige toepassing van de communautaire concurrentieregels onverlet.

¹⁶ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

- (23) Om de langetermijndoelstelling te halen, moeten nieuwe modaliteiten worden overwogen, met name de hellingshoek van de curve, de nutsparameter en de regeling inzake bijdragen voor overtollige emissies.
- (24) De snelheid van wegvoertuigen heeft een grote invloed op hun brandstofverbruik en CO₂-emissies. Aangezien de snelheid van lichte bedrijfsvoertuigen niet is begrensd, is het mogelijk dat topsnelheid een concurrentiefactor wordt, hetgeen tot te grote motoren en de daarmee samenhangende inefficiëntie in tragere gebruiksomstandigheden kan leiden. Daarom moet worden nagegaan of het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen kan worden uitgebreid tot de onder deze verordening vallende lichte bedrijfsvoertuigen.
- (25) De voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹⁷.
- (26) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om de monitorings- en rapporteringsvereisten te wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening, om methoden voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies vast te stellen, om gedetailleerde bepalingen vast te stellen betreffende de afwijking voor bepaalde fabrikanten en om bijlage I aan te passen in het licht van de evolutie van de massa van nieuwe, in de Gemeenschap ingeschreven lichte bedrijfsvoertuigen en eventuele veranderingen in de bij Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen en deze verordening aan te vullen door toevoeging van nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (27) Aangezien het doel van het voorgestelde optreden niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen van het voorgestelde optreden, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

¹⁷ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

Artikel 1

Onderwerp en doel

1. In deze verordening worden prestatievereisten inzake CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld. In deze verordening is vastgesteld dat de gemiddelde CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen hoogstens 175 g/km mogen bedragen; deze doelstelling moet worden bereikt door verbeteringen van de voertuigtechnologie, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, en door innoverende technologieën.
2. In deze verordening is ook vastgesteld dat de doelstelling voor de gemiddelde emissies van in de Gemeenschap ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vanaf 2020 135 g CO₂/km bedraagt.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van categorie N1, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en op voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 ("lichte bedrijfsvoertuigen"), die voor het eerst in de Gemeenschap worden ingeschreven en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn ingeschreven ("nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen").
2. Als een voertuig, alvorens in de Gemeenschap te worden ingeschreven, minder dan drie maanden buiten de Gemeenschap was ingeschreven, wordt met deze eerdere inschrijving geen rekening gehouden.
3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) "gemiddelde specifieke CO₂-emissies" van een fabrikant: het gemiddelde van de specifieke CO₂-emissies van alle lichte bedrijfsvoertuigen die door deze fabrikant worden gebouwd;
- (b) "certificaat van overeenstemming": het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG vermelde certificaat¹⁸;

¹⁸ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

- (c) “voltooid voertuig”: een voertuig waarvoor typegoedkeuring wordt verleend na voltooiing van de meerfasentypegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG;
 - (d) “fabrikant”: de persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG en die instaat voor de overeenstemming van de productie;
 - (e) “massa”: de massa van het voertuig in rijklare toestand, met carrosserie, zoals vermeld in het certificaat van overeenstemming en gedefinieerd in punt 2.6 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;
 - (f) "specifieke CO₂-emissies": de emissies van een licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming vermeld als de CO₂-massa-emissie (gemengde rijcyclus);
 - (g) “specifieke emissiedoelstelling”: het gemiddelde van de overeenkomstig bijlage I vastgestelde indicatieve specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die door deze fabrikant worden gebouwd.
4. In deze verordening wordt onder "een groep van onderling verbonden fabrikanten" verstaan: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen". Met betrekking tot een fabrikant wordt onder "verbonden ondernemingen" verstaan:
- (a) ondernemingen waarin de fabrikant direct of indirect:
 - (i) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen; of
 - (ii) de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de beheerraad of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen; of
 - (ii) het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;
 - (b) ondernemingen die direct of indirect de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden over de fabrikant bezitten;
 - (c) ondernemingen waarin een onder (b) bedoelde onderneming direct of indirect de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden bezit;
 - (d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer onder (a), (b) of (c) vermelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder (a), (b) of (c) vermelde ondernemingen samen de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden bezitten;
 - (e) ondernemingen waarbij de onder (a) vermelde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van de fabrikant of een of meer van de onder (a) tot en met (d) vermelde met hem verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.

Artikel 4
Specifieke emissiestreefwaarden

Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en elk daaropvolgend volledig kalenderjaar moet elke fabrikant van lichte bedrijfsvoertuigen ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO₂-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 10 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.

Om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd:

- 75% in 2014,
- 80% in 2015,
- 100% vanaf 2016.

Artikel 5
Superkrediet

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies telt elk nieuw licht bedrijfsvoertuig met specifieke CO₂-emissies van minder dan 50 g CO₂/km als:

- 2,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2014,
- 1,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2015,
- 1 licht bedrijfsvoertuig vanaf 2016.

Artikel 6
Groepsvorming

1. Fabrikanten van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die geen afwijking krachtens artikel 10 genieten, mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen.
2. Een groepsvormingsovereenkomst kan betrekking hebben op een of meer kalenderjaren, mits de totale duur van elke overeenkomst niet langer is dan vijf jaar, en moet ten laatste worden gesloten op 31 december van het eerste kalenderjaar waarin de emissies worden gegroepeerd. Fabrikanten die een groep vormen, moeten de volgende informatie bij de Commissie indienen:
 - (a) de fabrikanten die deel uitmaken van de groep;
 - (b) de fabrikant die is aangesteld als beheerder van de groep, die als contactpersoon voor de groep optreedt en verantwoordelijk is voor het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd; en

- (c) informatie waaruit blijkt dat de beheerder van de groep in staat is de onder (b) vermelde verplichtingen na te komen.
3. Als de voorgestelde beheerder van de groep niet voldoet aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd, stelt de Commissie de fabrikanten hiervan in kennis.
4. Fabrikanten die een groep vormen, stellen de Commissie gezamenlijk in kennis van eventuele wijzigingen van de groepsbeheerder of van zijn financiële toestand, indien dit een invloed kan hebben op zijn vermogen om te voldoen aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 8 aan de groep worden opgelegd, en van wijzigingen van het lidmaatschap van de groep of van de ontbinding van de groep.
5. Fabrikanten mogen groepsvormingsafspraken maken voor zover deze overeenkomsten in overeenstemming zijn met de artikelen 81 en 82 van het Verdrag en voor zover ze elke fabrikant die daarom verzoekt de mogelijkheid bieden onder open, transparante, niet-discriminerende en commercieel redelijke voorwaarden lid te worden van de groep. Onverminderd de algemene toepasselijkheid van de communautaire concurrentieregels op dergelijke groepen, dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsvormingsovereenkomst alleen de volgende gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of worden uitgewisseld:
- (a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies;
- (b) de specifieke emissiestreefwaarde;
- (c) het totaal aantal ingeschreven voertuigen.
6. Lid 5 is niet van toepassing als alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.
7. Behalve wanneer kennisgeving wordt gedaan overeenkomstig lid 3 worden de fabrikanten die deel uitmaken van een groep waarover informatie is ingediend bij de Commissie, met het oog op de naleving van hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 als één fabrikant beschouwd. Monitoring- en rapporteringsgegevens van individuele fabrikanten en van groepen worden geregistreerd, meegedeeld en beschikbaar gesteld in het centrale register bedoeld in artikel 7, lid 4.

Artikel 7

Monitoring en rapportering van gemiddelde emissies

1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar registreren alle lidstaten de in bijlage II, deel A, vermelde gegevens voor elk nieuw licht bedrijfsvoertuig dat op hun grondgebied wordt ingeschreven. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun aangewezen importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat de rapporteringsorganen op een transparante manier werken.

2. Vanaf 2013 stelt elke lidstaat op uiterlijk 28 februari van elk jaar de in bijlage II, deel B, vermelde gegevens met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar vast en dient deze in bij de Commissie. De gegevens moeten worden ingediend in het in bijlage II, deel C, gespecificeerde formaat.
3. Op verzoek van de Commissie moet een lidstaat ook alle overeenkomstig lid 1 geregistreerde gegevens indienen.
4. De Commissie houdt een centraal register bij van de door de lidstaten krachtens dit artikel meegedeelde gegevens; dit register is openbaar. In 2013 en elk daaropvolgend jaar maakt de Commissie uiterlijk op 30 juni de volgende voorlopige berekeningen voor elke fabrikant:
 - (a) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
 - (b) de specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar; en
 - (c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en de specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar.

De Commissie stelt elke fabrikant in kennis van haar voorlopige berekening voor die fabrikant. De kennisgeving bevat gegevens per lidstaat over het aantal ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en hun specifieke CO₂-emissies.

5. Binnen de drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening kunnen fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie signaleren, met vermelding van de lidstaat waarop de fout volgens hen betrekking heeft.
6. De Commissie zal alle gesignaleerde fouten onderzoeken en uiterlijk op 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen bevestigen of wijzigen.
7. Wanneer de Commissie, op basis van de overeenkomstig lid 5 uitgevoerde berekeningen, van mening is dat de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant voor de kalenderjaren 2012 en 2013 hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling, stelt zij de fabrikant hiervan in kennis.
8. In elke lidstaat is de overeenkomstig artikel 8, lid 7, van Verordening (EG) nr. 443/2009 aangewezen instantie bevoegd voor het verzamelen en meedelen van de monitoringgegevens overeenkomstig deze verordening.
9. De Commissie kan gedetailleerde regels vaststellen voor de monitoring en de rapportering van gegevens krachtens dit artikel en voor de toepassing van bijlage II, overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, vermelde procedure.

De Commissie kan bijlage II wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening. Deze maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

10. De lidstaten moeten, overeenkomstig dit artikel, ook gegevens verzamelen en rapporteren over inschrijvingen van voertuigen van de categorieën M2 en N2, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en van voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007.

Artikel 8

Bijdrage voor overtollige emissies

1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en alle volledige kalenderjaren daarna legt de Commissie aan fabrikanten of groepsbeheerders een bijdrage voor overtollige emissies op wanneer hun specifieke CO₂-emissies hoger liggen dan hun specifieke emissiedoelstelling.
2. De in lid 1 vermelde bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

- (a) van 2014 tot en met 2018

(i) Voor overtollige emissies van meer dan 3 g CO₂/km:

$((\text{Overtollige emissies} - 3) \times 120 \text{ €} + 45 \text{ €}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$

(ii) Voor overtollige emissies van meer dan 2 maar niet meer dan 3 g CO₂/km:

$((\text{Overtollige emissies} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$

(iii) Voor overtollige emissies van meer dan 1 maar niet meer dan 2 g CO₂/km:

$((\text{Overtollige emissies} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$

(iv) Voor overtollige emissies van niet meer dan 1 g CO₂/km:

Overtollige emissies x 5 € x het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

- (b) Vanaf 2019:

$(\text{Overtollige emissies} \times 120 \text{ €}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder: ‘overtollige emissies’:

het positieve aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke CO₂-emissie van een fabrikant – rekening houdende met overeenkomstig artikel 11 goedgekeurde CO₂-emissiereducties voor innoverende technologieën - hoger ligt dan de specifieke emissiedoelstelling in het kalenderjaar of het gedeelte van het kalenderjaar waarop de eis van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen; en

het aantal door de fabrikant geproduceerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in dat jaar zijn geregistreerd overeenkomstig de in artikel 4 uiteengezette introductiecriteria.

3. De Commissie zal methoden vaststellen voor de inning van de in lid 1 vermelde bijdragen voor overtollige emissies.

Deze maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door ze aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

Artikel 9

Publicatie van de prestaties van de fabrikanten

1. Uiterlijk op 31 oktober 2013 en op 31 oktober van elk daaropvolgend jaar publiceert de Commissie een lijst waarin voor elke fabrikant het volgende wordt vermeld:
 - (a) zijn specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar;
 - (b) zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
 - (c) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar;
 - (d) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar, en
 - (e) de gemiddelde massa van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar.
2. Met ingang van 31 oktober 2014 wordt op de in lid 1 bedoelde lijst ook vermeld of de fabrikant tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.

Artikel 10

Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

1. Een fabrikant kan een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling aanvragen als per kalenderjaar minder dan 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van deze fabrikant in de Gemeenschap worden ingeschreven, en:
 - (a) als de fabrikant geen deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten; of

- (b) als de fabrikant deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden ingeschreven in de Gemeenschap; of
 - (c) als de fabrikant deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, maar gebruik maakt van eigen productiefaciliteiten en een eigen ontwerpcentrum.
2. De op grond van lid 1 aangevraagde afwijking wordt voor hoogstens vijf kalenderjaren toegestaan. De aanvraag moet bij de Commissie worden ingediend en de volgende informatie bevatten:
- (a) de naam en de contactpersoon van de fabrikant;
 - (b) bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de fabrikant in aanmerking komt voor de in lid 1 vermelde afwijking;
 - (c) bijzonderheden betreffende de door de fabrikant geproduceerde lichte bedrijfsvoertuigen, inclusief de massa en de specifieke CO₂-emissies van die voertuigen; en
 - (d) een specifieke emissiedoelstelling die overeenstemt met het reductiepotentieel van de fabrikant, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies terug te dringen, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig.
3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO₂-emissies terug te dringen, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig, staat de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. Deze afwijking geldt met ingang van 1 januari van het jaar dat volgt op de datum waarop zij werd toegestaan.
4. Een fabrikant aan wie overeenkomstig dit artikel een afwijking is toegestaan, stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van eventuele wijzigingen die een invloed (kunnen) hebben op de voorwaarden om voor de afwijking in aanmerking te komen.
5. Als de Commissie op basis van de in lid 4 vermelde kennisgeving of om andere redenen beslist dat een fabrikant niet langer in aanmerking komt voor de afwijking, trekt zij de afwijking met ingang van 1 januari van het volgende kalenderjaar in en stelt zij de fabrikant daarvan in kennis.
6. Als de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling niet haalt, legt de Commissie de fabrikant de in artikel 8 bedoelde bijdrage voor overtollige emissies op.
7. De Commissie kan nadere bepalingen voor de tenuitvoerlegging van leden 1 tot en met 6 vaststellen, onder meer voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, voor de inhoud van de aanvragen alsmede de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO₂-emissies.

Deze maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening af te stemmen door deze aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

8. Aanvragen voor een afwijking, met inbegrip van de informatie ter ondersteuning ervan, kennisgevingen overeenkomstig lid 4, intrekkingen overeenkomstig lid 5, opleggingen van de bijdrage voor overtollige emissies overeenkomstig lid 6, alsmede maatregelen overeenkomstig lid 7, worden openbaar gemaakt, met inachtneming van Verordening (EG) nr. 1049/2001 van 30 mei 2001 van het Europees Parlement en de Raad inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie.

Artikel 11 **Eco-innovaties**

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO₂-reducties die worden gerealiseerd door toepassing van innoverende technologieën. De totale bijdrage van deze technologieën tot de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant kan tot 7 g CO₂/km bedragen.
2. De Commissie zal, overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, uiterlijk op 31 december 2012 gedetailleerde bepalingen vaststellen voor een procedure om deze innoverende technologieën goed te keuren. Deze gedetailleerde bepalingen zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologieën:
 - (a) de CO₂-reducties die worden gerealiseerd door toepassing van innoverende technologieën moeten aan de toeleverancier of de fabrikant zijn toe te schrijven;
 - (b) de innoverende technologieën moeten een controleerbare bijdrage leveren tot het verminderen van de CO₂-emissies;
 - (c) de innoverende technologieën mogen niet vallen onder de CO₂-meting volgens de standaardtestcyclus, noch onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 van Verordening (EG) nr. 443/2009 bedoelde extra vermindering met 10 g CO₂/km te halen, en mogen niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen van de Gemeenschapswetgeving.
3. Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie wil laten goedkeuren, dient bij de Commissie een rapport in, inclusief een controlerapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie. In geval van mogelijke interactie tussen de maatregel en een andere, reeds goedgekeurde innoverende technologie, wordt in het rapport melding gemaakt van deze interactie en wordt in het verificatierapport beoordeeld in hoeverre de interactie gevolgen heeft voor de vermindering die met elke maatregel wordt gerealiseerd.
4. De Commissie attesteert de gerealiseerde vermindering op basis van de in lid 2 vastgestelde criteria.

Artikel 12
Evaluatie en rapportering

1. Uiterlijk op 31 oktober 2016, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen teneinde de waarde M0 waarnaar in die bijlage wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren.

Deze maatregelen worden voor het eerst van kracht op 1 januari 2018 en vervolgens om de drie jaar.

Die maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. De Commissie neemt de lichte bedrijfsvoertuigen mee in de herziening van de procedures voor het meten van CO₂-emissies overeenkomstig artikel 13, lid 3, van Verordening (EG) nr. 443/2009.

Vanaf de datum van toepassing van de herziene procedure voor de meting van CO₂-emissies worden innoverende technologieën niet langer goedgekeurd volgens de procedure van artikel 11.

3. De Commissie neemt de lichte bedrijfsvoertuigen mee in de herziening van Richtlijn 2007/46/EG overeenkomstig artikel 13, lid 4, van Verordening (EG) nr. 443/2009.

4. Uiterlijk op 1 januari 2013 evalueert de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen in bijlage I en de afwijkingen overeenkomstig artikel 10, teneinde:

- vast te stellen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om uiterlijk in 2020 op kosteneffectieve wijze een langetermijndoelstelling van 135 g CO₂/km te halen, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd op basis van geactualiseerde resultaten van de effectbeoordeling; en
- vast te stellen hoe die doelstelling moet worden gehaald, onder meer door bijdragen voor overtollige emissies.

Op basis van die evaluatie en de bijgaande effectbeoordeling, waarin het totale effect op de auto-industrie en de daarvan afhankelijke sectoren wordt beoordeeld, zal de Commissie, voor zover nodig,

- een voorstel indienen om deze verordening te wijzigen op een manier die zo neutraal mogelijk is vanuit concurrentiestandpunt, en die sociaal rechtvaardig en duurzaam is;
- bevestigen of voertuigen van de categorieën M2 en N2, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en van voertuigen waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007, ook in deze verordening worden opgenomen.

Die maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

5. De Commissie publiceert uiterlijk in 2014, nadat een effectbeoordeling is uitgevoerd, een rapport over de beschikbaarheid van gegevens over voetafdruk en laadvermogen en het gebruik daarvan als parameters om het praktisch nut van een voertuig te beschrijven met het oog op de vaststelling van specifieke emissiedoelstellingen en dient, indien nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om bijlage I te wijzigen.
6. Er worden maatregelen genomen om de formules in bijlage I zo nodig aan te passen aan eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO₂-emissies.

Die maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

7. Uiterlijk in 2015 evalueert de Commissie de in bijlage II, deel B, punt 7, uiteengezette methode voor het vaststellen van de specifieke CO₂-emissies van voltooide voertuigen en dient zij, voor zover nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om bijlage II te wijzigen.

Artikel 13

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 8 van Beschikking 93/389/EEG opgerichte comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 14

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, op

*Voor het Europees Parlement
De Voorzitter*

*Voor de Raad
De Voorzitter*

BIJLAGE I

SPECIFIEKE CO₂-EMISSIEDOELSTELLINGEN

1. De indicatieve specifieke CO₂-emissies van elk licht bedrijfsvoertuig, gemeten in gram per kilometer, worden vastgesteld overeenkomstig de volgende formule:
 - (a) van 2014 tot en met 2017:
indicatieve specifieke CO₂-emissies = $175 + a \times (M - M_0)$
waarbij:
M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)
M₀ = 1706,0
a = 0,093
 - (b) Vanaf 2018:
indicatieve specifieke CO₂-emissies = $175 + a \times (M - M_0)$
waarbij:
M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)
M₀ = de overeenkomstig artikel 12, lid 1, vastgestelde waarde
a = 0,093
2. De specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant voor een kalenderjaar wordt berekend als het gemiddelde van de indicatieve specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen van die fabrikant die in dat kalenderjaar werden ingeschreven.

BIJLAGE II
MONITORING EN RAPPORTERING VAN EMISSIES

- A. HET VERZAMELEN VAN GEGEVENS OVER LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN EN HET VASTSTELLEN VAN INFORMATIE VOOR DE MONITORING VAN DE CO₂-EMISSIES**
1. Voor het jaar dat begint op 1 januari 2011 en alle daaropvolgende jaren verzamelen de lidstaten de volgende gegevens over alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die op hun grondgebied worden ingeschreven:
 - (a) fabrikant;
 - (b) type, variant en uitvoering;
 - (c) specifieke CO₂-emissies (g/km);
 - (d) massa (kg);
 - (e) wielbasis (mm);
 - (f) spoorbreedte (mm);
 - (g) laadvermogen (kg).
 2. De in punt 1 vermelde gegevens worden overgenomen van het certificaat van overeenstemming van het licht bedrijfsvoertuig in kwestie. Als op het certificaat van overeenstemming zowel een minimum- als een maximummassa zijn vermeld, mogen de lidstaten voor de toepassing van deze verordening alleen de maximummassa overnemen. Voor voertuigen met twee brandstoffen (benzine/gas) waarbij op de certificaten van overeenstemming voor beide brandstoffen specifieke CO₂-emissies staan vermeld, nemen de lidstaten alleen de waarde voor gas over.
 3. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2011 en alle daaropvolgende kalenderjaren stellen alle lidstaten, overeenkomstig de in deel B uiteengezette methoden, het volgende vast voor elke fabrikant:
 - (a) het totaal aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven;

- (b) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies, zoals gespecificeerd in deel B, punt 2, van deze bijlage;
- (c) de gemiddelde massa, zoals gespecificeerd in deel B, punt 3, van deze bijlage;
- (d) voor elke variant van elke uitvoering van elk type nieuw licht bedrijfsvoertuig:
 - (i) het totaal aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven, zoals gespecificeerd in deel B, punt 4, van deze bijlage;
 - (ii) de specifieke CO₂-emissies;
 - (iii) de massa;
 - (iv) de voetafdruk van het voertuig, zoals gespecificeerd in deel B, punt 5, van deze bijlage;
 - (v) het laadvermogen.

B. METHODE VOOR HET VASTSTELLEN VAN DE INFORMATIE VOOR DE MONITORING VAN DE CO₂-EMISSIONS VAN NIEUWE LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

De lidstaten stellen de overeenkomstig punt 3 van deel A vereiste monitoringinformatie vast volgens de in dit deel uiteengezette methode.

1. Aantal ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (N).

De lidstaten stellen het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven, vast in het respectieve jaar waarop de monitoring betrekking heeft (N).

2. Gemiddelde specifieke CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (S_{ave})

De gemiddelde specifieke CO₂-emissies van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in het jaar waarop de monitoring betrekking heeft op het grondgebied van een lidstaat worden ingeschreven (S_{ave}), worden berekend door de som van de specifieke CO₂-emissies van alle individuele nieuwe voertuigen (S) te delen door het aantal nieuwe voertuigen (N).

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

3. Gemiddelde massa van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

De gemiddelde massa van alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in het jaar waarop de monitoring betrekking heeft op het grondgebied van een lidstaat worden ingeschreven (M_{ave}), wordt berekend door de som van de massa's van alle individuele nieuwe voertuigen (M) te delen door het aantal nieuwe voertuigen (N).

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

4. De verdeling per uitvoering van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen

Voor elke uitvoering van elke variant van elk type nieuw licht bedrijfsvoertuig moeten het aantal nieuw ingeschreven voertuigen en de massa, de specifieke CO₂-emissies en de voetafdruk van die voertuigen worden geregistreerd.

5. Voetafdruk

De voetafdruk van het voertuig wordt berekend door de wielbasis te vermenigvuldigen met de spoorbreedte.

6. Laadvermogen

Het laadvermogen van een voertuig wordt gedefinieerd als het verschil tussen de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand, overeenkomstig bijlage III bij Richtlijn 2007/46/EG, en de massa van het voertuig.

7. Specifieke emissies van voltooide voertuigen

De specifieke emissies van voltooide voertuigen worden vastgesteld overeenkomstig Richtlijn 2004/3/EG. Als die waarde niet beschikbaar is, worden de specifieke emissies van een voltooid voertuig gelijkgesteld met de hoogste waarde van de specifieke emissies van alle in hetzelfde jaar in de EU ingeschreven complete voertuigen van hetzelfde voertuigtype als het incomplete voertuig waarop het voltooide voertuig is gebaseerd, waarbij “voertuigtype” wordt gedefinieerd overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 2007/46/EG. Wanneer er meer dan drie verschillende waarden van de specifieke emissies van alle complete voertuigen zijn, wordt de tweede hoogste waarde gebruikt.

C. FORMAAT VOOR HET INDIENEN VAN DE GEGEVENS

De lidstaten dienen de in deel A, punt 3, vermelde gegevens voor elke fabrikant en voor elk jaar in het volgende formaat in:

Geaggregeerde gegevens:

Jaar:					
Fabrikant	Totaal aantal ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen	Gemiddelde specifieke CO ₂ -emissies (g/km);	Gemiddelde massa (kg)	Gemiddelde voetafdruk (m ²)	Gemiddeld laadvermogen (kg)
<i>(Fabrikant 1)</i>
<i>(Fabrikant 2)</i>
...
Totaal voor alle fabrikanten

Gedetailleerde gegevens per fabrikant:

Jaar	Fabrikant	Type licht bedrijfsvoertuig	Variant	Uitvoering	Voertuigcategorie volgens typegoedkeuring	Voertuigcategorie volgens inschrijving	Merk	Handelsbenaming	Innoverende technologie of code van de groep innoverende technologieën ¹⁹	Totaal aantal nieuwe inschrijvingen	Specifieke CO ₂ -emissies (g/km)	Stikstofverbruik (g/km)	elektriciteitsverbruik (Wh/km)	Massa (kg)	Voetafdruk (m ²)	Gemiddeld laadvermogen (kg)	Emissiereductie dankzij innoverende technologieën ²⁰
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 1)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 1)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 1)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 1)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 2)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 2)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 2)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

¹⁹ Overeenkomstig artikel 10 van de verordening.

²⁰ Overeenkomstig artikel 10 van de verordening.

				1)													
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	(typebenaming 2)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 1)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 1)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 1)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 1)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 2)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 2)	(naam van variant 1)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 2)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	(typebenaming 2)	(naam van variant 2)	(naam van uitvoering 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jaar 1	(Naam van fabrikant 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...