

## I

(Wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## VERORDENING (EU) Nr. 510/2011 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 11 mei 2011

**tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(2)</sup>,

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 <sup>(3)</sup>, 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 oppervlakte-temperatuur niet meer dan 2° Celsius boven het pre-industriële niveau uitstijgen. Uit het vierde evaluatieverslag van het Intergovernmental Panel on Climate Change's (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 verminderen ten opzichte van de uitstoot in

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.

(2) In 2009 heeft de Commissie een herziening van de Uniestrategie voor duurzame ontwikkeling voltooid waarbij de nadruk lag op de belangrijkste problemen voor een duurzame ontwikkeling, zoals het vervoer, de klimaatverandering, de volksgezondheid en de energiebesparing.

(3) Om de emissies voldoende terug te dringen, moeten op het niveau van de lidstaten en de Unie 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 <sup>(4)</sup> te voldoen, 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-emissiehandelregeling, 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 <sup>(5)</sup>. Het wegvervoer is de tweede grootste uitstoter van broeikasgassen in de Unie, 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.

(4) Doelstellingen van de Unie voor nieuwe wegvoertuigen bieden fabrikanten meer zekerheid bij de planning en

<sup>(1)</sup> PB C 44 van 11.2.2011, blz. 157.

<sup>(2)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 15 februari 2011 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 31 maart 2011.

<sup>(3)</sup> PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

<sup>(4)</sup> PB L 140 van 5.6.2009, blz. 136.

<sup>(5)</sup> PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

meer flexibiliteit bij het naleven van de CO<sub>2</sub>-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.

- (5) Met het oog op de bevordering van het concurrentievermogen van de Europese automobiellindustrie dient te worden gekozen voor prikkels zoals de erkenning van eco-innovaties en de toekenning van superkredieten.
- (6) In haar mededeling „Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen” van 7 februari 2007 en haar mededeling „Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21e eeuw (CARS21)”, benadrukte de Commissie dat de communautaire doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km voor de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's tegen 2012 niet zou worden gehaald als geen extra maatregelen worden genomen.
- (7) In die mededelingen werd een geïntegreerde aanpak voorgesteld om de communautaire doelstelling van gemiddelde emissies van 120 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe in de Gemeenschap ingeschreven personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen tegen 2012 te halen door de nadruk te leggen op een verplichte vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies om een doelstelling te bereiken van gemiddelde emissies van 130 g CO<sub>2</sub>/km voor de gemiddelde nieuwe auto dankzij verbeteringen van de voertuigmotortechnologie, en een aanvullende vermindering van 10 g CO<sub>2</sub>/km, of gelijkwaardig indien technisch noodzakelijk, door andere technologische verbeteringen, zoals een verbetering van de brandstofefficiëntie van lichte bedrijfsvoertuigen.
- (8) De bepalingen waarbij de doelstelling inzake emissies van lichte bedrijfsvoertuigen ten uitvoer wordt gelegd, moeten in overeenstemming zijn met het wetgevingskader 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 CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken<sup>(1)</sup>.
- (9) 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 Unie en moet worden aangevuld met andere instrumenten die meer op het gebruik zijn gericht, zoals een differentiatie van de auto- en energiebelasting of maatregelen om de snelheid van lichte bedrijfsvoertuigen te beperken.

- (10) Om de diversiteit van de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen en het vermogen om tegemoet te komen aan uiteenlopende consumentenbehoeften te behouden, moet de vaststelling van CO<sub>2</sub>-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 de 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 (gemiddelde spoorbreedte maal wielbasis) en het laadvermogen worden verzameld.
- (11) 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 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie<sup>(2)</sup>, rekening houdend met de technische en economische aspecten daarvan.
- (12) In Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's<sup>(3)</sup> werd reeds bepaald dat de eindgebruikers in reclamemateriaal voor auto's over de officiële gegevens inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het officiële brandstofverbruik van het voertuig moeten worden geïnformeerd. De Commissie heeft dit in haar Aanbeveling 2003/217/EG van 26 maart 2003 inzake de toepassing op andere media van de bepalingen van Richtlijn 1999/94/EG betreffende reclamemateriaal<sup>(4)</sup> in die zin geïnterpreteerd dat reclame daaronder valt. Het toepassingsbereik van Richtlijn 1999/94/EG moet bijgevolg uiterlijk in 2014 worden uitgebreid tot lichte bedrijfsvoertuigen, zodat de eindgebruikers in reclamemateriaal voor lichte bedrijfsvoertuigen niet alleen over energie en prijs,

<sup>(1)</sup> PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.

<sup>(4)</sup> PB L 82 van 29.3.2003, blz. 33.

- maar ook over de officiële gegevens inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot en het officiële brandstofverbruik van het voertuig moeten worden geïnformeerd.
- (13) Gezien de zeer hoge onderzoeks-, ontwikkelings- en productiekosten per eenheid van de vroege generaties technologieën voor voertuigen met zeer lage CO<sub>2</sub>-uitstoot die na de inwerkingtreding van deze verordening op de markt zullen worden gebracht, beoogt deze verordening de invoering op de Uniemarkt van voertuigen met uitzonderlijk lage CO<sub>2</sub>-uitstoot in de eerste stadia van hun commercialisering op voorlopige basis te bespoedigen en te faciliteren.
- (14) Het gebruik van bepaalde alternatieve brandstoffen kan in „Well to Wheel” termen significante CO<sub>2</sub>-reducties opleveren. Deze verordening bevat daarom specifieke bepalingen gericht op het bevorderen van een grootschaliger gebruik van met bepaalde alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen op de uniale markt.
- (15) Uiterlijk 1 januari 2010 dient de Commissie ter verbetering van het verzamelen van gegevens over en de meting van het brandstofverbruik te overwegen of de desbetreffende wetgeving zodanig gewijzigd moet worden dat fabrikanten die een typegoedkeuring hebben aangevraagd voor voertuigen van categorie N<sub>1</sub> als omschreven in bijlage II bij 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 bestemd <sup>(1)</sup>, ieder voertuig van een brandstofverbruiksmeter dienen te voorzien.
- (16) 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 Unie worden ingeschreven en die niet eerder buiten de Unie zijn ingeschreven, tenzij voor een beperkte periode.
- (17) In Richtlijn 2007/46/EG 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 Richtlijn 2007/46/EG en voor het garanderen van de conformiteit van de productie.
- (18) 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 CO<sub>2</sub>-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 Unie worden ingeschreven niet hoger ligt dan het gemiddelde van de emissiedoelstellingen voor die voertuigen. Deze bepaling moet tussen 2014 en 2017 geleidelijk worden ingevoerd om de overgang te vergemakkelijken. Dit spoort met de in Verordening (EG) nr. 443/2009 vastgestelde termijnen en duur van de overgangperiode.
- (19) 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 emissie-reductiedoelstellingen worden vastgesteld, rekening houdend met het technologische potentieel van de voertuigen van een bepaalde fabrikant om hun specifieke CO<sub>2</sub>-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.
- (20) In de strategie van de Unie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is een geïntegreerde benadering vastgesteld om de doelstelling van de Unie van 120 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe auto's vast te stellen. Om de samenhang met die benadering te garanderen en de auto-industrie planingszekerheid te bieden, moet een langetermijndoelstelling voor specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen in 2020 worden vastgesteld.
- (21) Teneinde de fabrikanten de nodige flexibiliteit te verschaffen om te voldoen aan de in deze verordening vastgestelde emissiedoelstellingen, mogen de fabrikanten op open, transparante en niet-discriminerende basis een groep vormen. 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.
- (22) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voltooide voertuigen moeten worden toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig.
- (23) Om te verzekeren dat de waarden van de CO<sub>2</sub>-emissies en de brandstofefficiëntie van voltooide voertuigen representatief zijn, moet de Commissie een specifieke procedure voorstellen en overwegen om zo nodig de typegoedkeuringswetgeving te herzien.

<sup>(1)</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

- (24) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.
- (25) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden in de Unie op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. 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 meegeleverde inschrijvingsgegevens van nieuwe voertuigen in de Unie. 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.
- (26) 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 uniale standaardgegevensbank voor gegevens van de certificaten van overeenstemming zijn. Alleen deze gegevensbank mag als referentie worden gebruikt, zodat lidstaten hun inschrijvingsgegevens gemakkelijker kunnen bijhouden wanneer voertuigen worden ingeschreven.
- (27) Of de fabrikanten voldoen aan de doelstellingen van deze verordening, moet op het niveau van de Unie worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-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 hebben nagelaten de doelstelling na te leven. 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.
- (28) Nationale maatregelen die de lidstaten overeenkomstig artikel 193 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handhaven of invoeren, mogen, gezien het doel en de procedures vastgelegd in deze verordening, geen bijkomende of strengere sancties opleggen aan fabrikanten die de doelstellingen die deze verordening hen oplegt, niet halen.
- (29) Deze verordening laat de volledige toepassing van de uniale mededingingsregels onverlet.
- (30) 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.
- (31) De snelheid van wegvoertuigen heeft een grote invloed op hun brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-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 van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen <sup>(1)</sup> kan worden uitgebreid tot de onder deze verordening vallende lichte bedrijfsvoertuigen.
- (32) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, met name voor de vaststelling van gedetailleerde regels voor het toezicht op en de rapportering over gemiddelde emissies, namelijk de vergaring, registratie, presentatie, doorgifte, berekening en mededeling van gegevens over gemiddelde emissies, en de toepassing van de in bijlage II vastgestelde eisen, alsmede voor de vaststelling van gedetailleerde regelingen voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies en van gedetailleerde bepalingen voor de goedkeuringsprocedure voor innoverende technologie, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren <sup>(2)</sup>.
- (33) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 VWEU om de monitorings- en rapporteringsvereisten van bijlage II in het licht van de ervaring met de toepassing van de verordening te wijzigen, om de waarde M<sub>0</sub> waarnaar in bijlage I wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren, om regels vast te stellen voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, voor de inhoud van aanvragen van een afwijking en voor de inhoud en beoordeling van programma's voor de verlaging van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, alsmede de formules in bijlage I aan te passen aan eventuele veranderingen in de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO<sub>2</sub>-emissies. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden het nodige overleg pleegt, ook op deskundigenniveau.

<sup>(1)</sup> PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27.

<sup>(2)</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

(34) Aangezien het doel van deze verordening, namelijk het vaststellen van prestatievereisten inzake CO<sub>2</sub>-emissie voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, niet door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan hetgeen nodig is om dat doel te verwezenlijken,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### Artikel 1

#### Onderwerp en doel

1. In deze verordening worden prestatievereisten inzake CO<sub>2</sub>-emissie voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen vastgesteld. In deze verordening is vastgesteld dat, door verbeteringen van de voertuigtechnologie en innoverende technologie, de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen moeten worden beperkt tot 175 g CO<sub>2</sub>/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

2. Met ingang van 2020 wordt in deze verordening een doelstelling bepaald van een gemiddelde emissie van 147 g CO<sub>2</sub>/km voor in de Unie ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd, als bepaald in artikel 13, lid 1.

### Artikel 2

#### Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van categorie N<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van hoogstens 2 610 kg, en op voertuigen van categorie N<sub>1</sub> waartoe de typegoedkeuring is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 („lichte bedrijfsvoertuigen”), die voor het eerst in de Unie worden ingeschreven en niet eerder buiten de Unie zijn ingeschreven („nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen”).

2. Als een voertuig, alvorens in de Unie te worden ingeschreven, minder dan drie maanden daarvoor buiten de Unie is 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, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG.

### Artikel 3

#### Definities

1. In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies” van een fabrikant: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-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 certificaat;

c) „voltooid voertuig”: een voertuig waarvoor typegoedkeuring wordt verleend na voltooiing van de meerfasentypegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG;

d) „compleet voertuig”: elk voertuig dat niet hoeft te worden voltooid om aan de desbetreffende technische eisen van Richtlijn 2007/46/EG te voldoen;

e) „basisvoertuig”: een voertuig dat in de eerste fase van een meerfasentypegoedkeuringsprocedure wordt gebruikt;

f) „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;

g) „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;

h) „specifieke CO<sub>2</sub>-emissies”: de emissies van een licht bedrijfsvoertuig, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaat van overeenstemming van het complete of voltooide voertuig vermeld als de CO<sub>2</sub>-massa-emissie (gemengd);

i) „specifieke emissiedoelstelling”: inzake een fabrikant, het gemiddelde van de overeenkomstig bijlage I bepaalde indicatieve specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor elk nieuw licht bedrijfsvoertuig van deze fabrikant, of, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 11 geniet, de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig die afwijking is bepaald;

j) „voetafdruk”: de gemiddelde spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals aangegeven in het certificaat van overeenstemming en gedefinieerd in de afdelingen 2.1 en 2.3 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;

k) „laadvermogen”: het verschil tussen de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand, overeenkomstig bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, en de massa van het voertuig.

2. Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt onder „een groep van onderling verbonden fabrikanten” verstaan: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen. Ten aanzien van 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 raad van bestuur of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, of

iii) 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 hebben;
- c) ondernemingen waarin een onderneming als bedoeld onder b) direct of indirect de onder a) genoemde rechten of bevoegdheden heeft;
- 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 hebben;
- 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 emissiedoelstellingen

Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2014 en elk daaropvolgend volledig kalenderjaar zorgt elke fabrikant van lichte bedrijfsvoertuigen ervoor dat zijn specifieke gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 11 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.

Indien de specifieke emissies van het voltooide voertuig niet beschikbaar zijn, gebruikt de fabrikant van het basisvoertuig de gemiddelde specifieke emissies van het basisvoertuig om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te bepalen.

Om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-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 ingeschreven:

- 70 % in 2014,
- 75 % in 2015,
- 80 % in 2016,
- 100 % vanaf 2017.

#### Artikel 5

##### Superkredieten

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies telt elk nieuw licht bedrijfsvoertuig met specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van minder dan 50 g CO<sub>2</sub>/km als:

- 3,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2014,
- 3,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2015,
- 2,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2016,
- 1,5 lichte bedrijfsvoertuigen in 2017,
- 1 licht bedrijfsvoertuig vanaf 2018.

Tijdens de looptijd van het superkredietprogramma mag het maximum aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van minder dan 50 g CO<sub>2</sub>/km waarmee rekening

wordt gehouden bij de toepassing van de in de eerste alinea vermelde vermenigvuldigingsfactoren niet hoger zijn dan 25 000 lichte bedrijfsvoertuigen per fabrikant.

#### Artikel 6

##### Specifieke emissiedoelstelling voor lichte bedrijfsvoertuigen die op een alternatieve brandstof rijden

Om te bepalen of een fabrikant de in artikel 4 bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elk licht bedrijfsvoertuig dat is ontworpen om te kunnen rijden op een mengsel van benzine met 85 % bio-ethanol („E85”) dat aan de desbetreffende uniale wetgeving of Europese technische normen voldoet, uiterlijk op 31 december 2015 verminderd met 5 %, als erkenning van het feit dat rijden op biobrandstoffen meer mogelijkheden inzake technologie en emissievermindering biedt. Deze vermindering wordt alleen toegepast als ten minste 30 % van de tankstations in de lidstaat waar het lichte bedrijfsvoertuig is ingeschreven, de genoemde alternatieve brandstof die aan de in de desbetreffende uniale wetgeving bepaalde duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen voldoet, aanbiedt.

#### Artikel 7

##### Groepsvorming

1. Fabrikanten van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die geen afwijking krachtens artikel 11 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, dienen de volgende informatie bij de Commissie in:

- 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 9 aan de groep worden opgelegd;
- 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 9 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 9 aan de groep worden opgelegd, en van wijzigingen van het lidmaatschap van de groep of van de ontbinding van de groep.

5. Fabrikanten mogen groepsafspraken maken voor zover deze in overeenstemming zijn met de artikelen 101 en 102 van het VWEU en voor zover ze elke fabrikant die daarom verzoekt de mogelijkheid bieden op open, transparante, niet-discriminerende en commercieel redelijke voorwaarden lid te worden van de groep. Onverminderd de algemene toepasselijkheid van de uniale concurrentieregels op dergelijke groepen, dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsvormingsovereenkomst alleen ten aanzien van de volgende informatie gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of informatie wordt uitgewisseld:

- a) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies;
- b) de specifieke emissiedoelstelling;
- 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. Informatie inzake monitoring- en rapportering voor individuele fabrikanten en voor groepen worden geregistreerd, meegedeeld en beschikbaar gesteld in het centrale register bedoeld in artikel 8, lid 4.

#### Artikel 8

##### 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. Uiterlijk 28 februari van elk jaar, en beginnende in 2013, moet elke lidstaat de in bijlage II, deel B, vermelde gegevens met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar vaststellen en aan de Commissie doorgeven. 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 doorgeven.

4. De Commissie houdt een centraal register bij van de door de lidstaten krachtens dit artikel meegedeelde gegevens; dit register is openbaar. Uiterlijk 30 juni 2013 en elk daaropvolgend jaar maakt de Commissie de volgende voorlopige berekeningen voor elke fabrikant:

- a) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;

b) de specifieke emissiedoelstelling in het voorafgaande kalenderjaar;

c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies.

5. Binnen de drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening mogen fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie meedelen, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

6. De Commissie zal alle meegedeelde fouten onderzoeken en uiterlijk op 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen bevestigen of wijzigen.

7. Wanneer de Commissie, met betrekking tot de kalenderjaren 2012 en 2013 en op basis van de overeenkomstig lid 5 uitgevoerde berekeningen, vaststelt dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant 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 stelt gedetailleerde regels vast voor de monitoring en de rapportering van gegevens krachtens dit artikel en voor de toepassing van bijlage II. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Teneinde rekening te houden met de ervaring die met de toepassing van deze Verordening wordt opgedaan, kan de Commissie door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17, wijzigingen in bijlage II aanbrengen.

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

#### Artikel 9

##### Bijdrage voor overtollige emissies

1. Voor het kalenderjaar van 1 januari tot en met 31 december 2014 en alle volledige kalenderjaren daarna legt de Commissie aan fabrikanten of, in voorkomend geval, groepsbeheerders een bijdrage voor overtollige emissies op wanneer hun specifieke CO<sub>2</sub>-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 formules:

a) Van 2014 tot en met 2018

i) Voor overtollige emissies van meer dan 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{Overtollige emissies} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$$

ii) Voor overtollige emissies van meer dan 2 g CO<sub>2</sub>/km maar niet meer dan 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{Overtollige emissies} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$$

iii) Voor overtollige emissies van meer dan 1 g CO<sub>2</sub>/km maar niet meer dan 2 g CO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{Overtollige emissies} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$$

iv) Voor overtollige emissies van niet meer dan 1 g CO<sub>2</sub>/km:

$$(\text{Overtollige emissies} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$$

b) Vanaf 2019:

$$(\text{Overtollige emissies} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{het aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.}$$

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

— „overtollige emissies”: het positieve aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissie van een fabrikant - rekening houdende met CO<sub>2</sub>-emissiereducties als gevolg van overeenkomstig artikel 12 goedgekeurde innoverende technologieën - hoger ligt dan zijn specifieke emissiedoelstelling in het kalenderjaar of het gedeelte daarvan waarop de eis van artikel 4 van toepassing is, afgerond op drie decimalen, en

— „aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen”: het aantal door de fabrikant geproduceerde nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die in dat jaar zijn ingeschreven overeenkomstig de in artikel 4 uiteengezette introductiecriteria.

3. De Commissie stelt gedetailleerde regelingen vast voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies als bedoeld in lid 1 van dit artikel. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

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

#### Artikel 10

##### 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 CO<sub>2</sub>-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;

c) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar;

d) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen;

e) de gemiddelde massa van alle tijdens het voorafgaande kalenderjaar in de Unie ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen tijdens het voorafgaande kalenderjaar.

2. Met ingang van 31 oktober 2015 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 11

##### 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 Unie worden ingeschreven, als de fabrikant:

a) geen deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, of

b) deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten waarvan per kalenderjaar in totaal minder dan 22 000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden ingeschreven in de Unie, of

c) deel uitmaakt van een groep onderling verbonden fabrikanten, maar zijn eigen productiefaciliteiten en een eigen ontwerpcentrum beheert.

2. De op grond van lid 1 aangevraagde afwijking wordt voor hoogstens vijf kalenderjaren toegestaan. De aanvraag wordt bij de Commissie ingediend en bevat de volgende informatie:

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, 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 CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type licht bedrijfsvoertuig, kent 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 toegekend.

4. Een fabrikant aan wie overeenkomstig dit artikel een afwijking is toegekend, 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 9 bedoelde bijdrage voor overtollige emissies op.

7. De Commissie stelt regelingen ter aanvulling van de leden 1 tot en met 6 van dit artikel vast, 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 de programma's voor de beperking van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17.

8. Aanvragen voor een afwijking met inbegrip van de informatie ter ondersteuning ervan, kennisgevingen overeenkomstig lid 4, intrekkingen overeenkomstig lid 5 of oplegging van de bijdrage voor overtollige emissie overeenkomstig lid 6, alsmede handelingen die worden vastgesteld overeenkomstig lid 7, worden ter beschikking gesteld van het publiek, 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 (<sup>1</sup>).

#### Artikel 12

##### Eco-innovaties

1. Op aanvraag van een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologieën. De totale bijdrage van deze technologieën aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant kan tot 7 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.

2. De Commissie stelt gedetailleerde bepalingen vast voor een procedure om deze innoverende technologieën goed te

keuren uiterlijk op 31 december 2012. De uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 2, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure. Deze gedetailleerde bepalingen zijn in overeenstemming met de bepalingen van artikel 12, lid 2, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologieën:

- a) de CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie moeten aan de toeleverancier of de fabrikant zijn toe te schrijven;
- b) de innoverende technologie moet een geverifieerde bijdrage leveren aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies;
- c) de innoverende technologieën mogen niet vallen onder de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/km te halen, en mogen niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de Uniewetgeving.

3. Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie wil laten goedkeuren, dient bij de Commissie een rapport in, inclusief een verificatierapport 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 in het verificatierapport geëvalueerd 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 13

##### Toetsing en rapportering

1. Uiterlijk op 1 januari 2013 evalueert de Commissie de specifieke emissiedoelstellingen in bijlage I en de afwijkingen in artikel 11, teneinde vast te stellen:

- aan welke voorwaarden moet worden voldaan om uiterlijk in 2020 op kosteneffectieve wijze een langetermijndoelstelling van 147 g CO<sub>2</sub>/km te halen, voor zover de haalbaarheid daarvan is bevestigd op basis van geactualiseerde resultaten van de effectbeoordeling, en
- hoe die doelstelling moet worden gehaald, onder meer door bijdragen voor overtollige emissies.

Op basis van deze toetsing en de effectbeoordeling, inclusief een algemene beoordeling van de effecten voor de auto-industrie en de hiervan afhankelijke sectoren, dient de Commissie, indien nodig, een voorstel overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure in om deze verordening te wijzigen op een manier die uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk is en die sociaal billijk en duurzaam is.

(<sup>1</sup>) PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

2. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad tegen 2014 zo nodig een voorstel voor om voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en M<sub>2</sub>, 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, met het oog op het halen van de langetermijndoelstelling vanaf 2020 ook in deze verordening op te nemen.

3. De Commissie publiceert tegen 2014, nadat een effectbeoordeling is uitgevoerd, een rapport over de beschikbaarheid van gegevens over voetafdruk en laadvermogen en over het gebruik daarvan als nuttige parameters 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 overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure te wijzigen.

4. Uiterlijk 31 december 2011 voert de Commissie een procedure in om representatieve waarden voor de CO<sub>2</sub>-emissies, brandstofefficiëntie en de massa van voltooide voertuigen te verkrijgen en zorgt er daarbij voor dat de fabrikant van het basisvoertuig tijdig toegang heeft tot de massa en tot de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van het voltooide voertuig.

5. Uiterlijk op 31 oktober 2016, en vervolgens om de drie jaar, wijzigt de Commissie bijlage I door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17, ten einde de waarde M<sub>0</sub> waarnaar in die bijlage wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van de nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in de voorafgaande drie kalenderjaren.

Deze aanpassingen treden voor het eerst in werking op 1 januari 2018 en vervolgens om de drie jaar.

6. De Commissie neemt de lichte bedrijfsvoertuigen op in de herziening van de procedures voor het meten van CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies worden innoverende technologieën niet langer goedgekeurd volgens de procedure van artikel 12.

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

Om eventuele veranderingen van de regelgevende testprocedure voor de meting van specifieke CO<sub>2</sub>-emissies weer te geven, past de Commissie de formules in bijlage I aan door middel van delegerde handelingen, overeenkomstig artikel 15, en met inachtneming van de voorwaarden van de artikelen 16 en 17.

#### Artikel 14

### Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 9 van Beschikking nr. 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 betreffende een bewakingssysteem voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto<sup>(1)</sup> ingestelde comité klimaatverandering. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

#### Artikel 15

### Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid tot vaststelling van de gedelegeerde handelingen bedoeld in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 7, artikel 13, lid 5, en artikel 13, lid 6, vierde alinea, wordt aan de Commissie verleend voor een termijn van vijf jaar te rekenen van 3 juni 2011. De Commissie stelt uiterlijk zes maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag over de gedelegeerde bevoegdheid op. De bevoegdheidsdelegatie wordt automatisch verlengd met termijnen van dezelfde duur, tenzij het Europees Parlement of de Raad de bevoegdheid intrekt overeenkomstig artikel 16.

2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.

3. De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt de Commissie verleend onder de in de artikelen 16 en 17 gestelde voorwaarden.

#### Artikel 16

### Intrekking van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheidsdelegatie bedoeld in artikel 8, lid 9, tweede alinea, artikel 11, lid 7, artikel 13, lid 5, en artikel 13, lid 6, vierde alinea, kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken.

2. De instelling die een interne procedure is begonnen om te besluiten of zij de bevoegdheidsdelegatie wenst in te trekken, streeft ernaar de andere instelling en de Commissie hiervan binnen een redelijke tijd voordat het definitieve besluit wordt genomen op de hoogte te brengen en geeft daarbij aan welke gedelegeerde bevoegdheden mogelijk worden ingetrokken en waarom.

3. Het besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheid die in het besluit wordt vermeld. Het besluit treedt onmiddellijk in werking of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het laat de geldigheid van de reeds in werking zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. Het wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

<sup>(1)</sup> PB L 49 van 19.2.2004, blz. 1.

*Artikel 17***Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen**

1. Het Europees Parlement of de Raad kunnen tegen een gedelegeerde handeling bezwaar maken binnen een termijn van twee maanden te rekenen vanaf de datum van kennisgeving.

Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad wordt deze termijn met twee maanden verlengd.

2. Indien bij het verstrijken van de in lid 1 genoemde termijn het Europees Parlement noch de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, wordt deze bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en treedt zij in werking op de daarin vermelde datum.

Indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie heeft meegedeeld voornemens te zijn geen bezwaar te maken, kan de gedelegeerde handeling vóór het verstrijken van de termijn worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en in werking treden.

3. Als het Europees Parlement of de Raad binnen de in lid 1 genoemde periode bezwaar maakt tegen de gedelegeerde handeling, treedt die niet in werking. De instelling die bezwaar maakt, motiveert haar bezwaar tegen de gedelegeerde handeling.

*Artikel 18***Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Straatsburg, 11 mei 2011.

*Voor het Europees Parlement*  
De voorzitter  
J. BUZEK

*Voor de Raad*  
De voorzitter  
GYŐRI E.

## BIJLAGE I

SPECIFIEKE CO<sub>2</sub>-EMISSIEDOELSTELLINGEN

1. De indicatieve specifieke CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies =  $175 + a \times (M - M_0)$   
waarbij:  
M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)  
M<sub>0</sub> = 1 706,0  
a = 0,093;
    - b) vanaf 2018:  
indicatieve specifieke CO<sub>2</sub>-emissies =  $175 + a \times (M - M_0)$   
waarbij:  
M = de massa van het voertuig in kilogram (kg)  
M<sub>0</sub> = de overeenkomstig artikel 13, lid 5, vastgestelde waarde  
a = 0,093.
  2. De specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant voor een kalenderjaar wordt berekend als het gemiddelde van de indicatieve specifieke CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies
1. Voor het jaar dat begint op 1 januari 2012 en alle daaropvolgende jaren verzamelen de lidstaten de volgende gegevens over alle nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die op hun grondgebied worden ingeschreven:
    - a) de fabrikant;
    - b) type, variant en uitvoering;
    - c) specifieke CO<sub>2</sub>-emissies (g/km);
    - d) massa (kg);
    - e) wielbasis (mm);
    - f) spoorbreedten van de gestuurde as (mm) en de andere as (mm);
    - g) technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand (in kg) overeenkomstig bijlage III bij Richtlijn 2007/46/EG.
  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 maximum-massa voor een licht bedrijfsvoertuig 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 CO<sub>2</sub>-emissies staan vermeld, gebruiken de lidstaten alleen de waarde voor gas.
  3. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en alle daaropvolgende kalenderjaren stellen alle lidstaten, overeenkomstig de in deel B van deze bijlage 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 CO<sub>2</sub>-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 uitvoering van elke variant 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen
- De lidstaten stellen de overeenkomstig punt 3 van deel A van deze bijlage 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 CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen ( $S_{ave}$ )

De gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 ingeschreven nieuwe voertuigen en de massa, de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, de wielbasis, spoorbreedten en technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand van die voertuigen worden geregistreerd.

## 5. Voetafdruk

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

## 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 II bij Richtlijn 2007/46/EG, en de massa van het voertuig.

## 7. Voltooide voertuigen

In het geval van meefasenvoertuigen worden de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van voltooide voertuigen toegewezen aan de fabrikant van het basisvoertuig.

Teneinde te waarborgen dat de waarden van de CO<sub>2</sub>-emissies, brandstofefficiëntie en de massa van voltooide voertuigen representatief zijn, zonder de fabrikant van het basisvoertuig te zwaar te belasten, stelt de Commissie een specifieke monitoringprocedure op en herziet uiterlijk 31 december 2011 de desbetreffende typegoedkeuringswetgeving en brengt hierin de noodzakelijke wijzigingen aan.

Bij het opstellen van een dergelijke procedure bepaalt de Commissie zo nodig hoe de monitoring van de massa en de CO<sub>2</sub>-waarden plaatsvindt, op basis van een tabel van CO<sub>2</sub>-waarden voor de verschillende klassen van definitieve traagheidsmassa of op basis van slechts één CO<sub>2</sub>-waarde, afgeleid van de massa van het basisvoertuig plus een standaard per N<sub>1</sub>-klasse gesplitste toegevoegde massa. In het laatstgenoemde geval wordt deze massa ook gebruikt voor deel C van deze bijlage.

De Commissie zorgt er ook voor dat de fabrikant van het basisvoertuig tijdig toegang heeft tot de massa en tot de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van het voltooide voertuig.

## C. Formaat voor het indienen van de gegevens

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

Afdeling 1 — Geaggregeerde monitoringgegevens

Lidstaat <sup>(1)</sup> :	
Jaar:	
Gegevensbron:	

Fabrikant	Totaal aantal ingeschreven nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen	Aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een emissiewaarde	Aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een massawaarde	Aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een wielbasiswaarde	Aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een waarde voor de spoorbreedte van de gestuurde as	Aantal nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen met een waarde voor de spoorbreedte van de andere as
(Fabrikant 1)	...	...	...	...	...	...
(Fabrikant 2)	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
Totaal voor alle fabrikanten	...	...	...	...	...	...

<sup>(1)</sup> Alpha-2-codes van ISO 3166 met uitzondering van Griekenland en het Verenigd Koninkrijk waarvoor de code „EL” respectievelijk „UK” is.

Afdeling 2 — Gedetailleerde monitoringgegevens

Naam fabrikant EU standaardaanduiding	Naam fabrikant Nationale standaardaanduiding	Naam fabrikant Aanduiding nationaal register	Type	Variant	Versie	Merk	Handelsbenaming	Categorie voertuigtypegoedkeuring	Categorie ingeschreven voertuig	Totaal aantal nieuwe inschrijvingen	Specifieke CO <sub>2</sub> -emissies (g/km)	Massa (kg)	Technisch toelaatbare maximum- massa van het voertuig in beladen toestand	Wielbasis (mm)	Spoorbreedte gestuurde as (mm)	Spoorbreedte andere as (mm)	Brandstoftype	Brandstofmodus	Capaciteit (cm <sup>3</sup> )	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)	Innovatieve technologie of code van de groep innoverende technologieën	Emissiereducties door innoverende technologieën
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 1	Variant 1	Versie 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 1	Variant 1	Versie 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 1	Variant 2	Versie 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 1	Variant 2	Versie 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 2	Variant 1	Versie 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 2	Variant 1	Versie 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



Naam fabrikant EU standaardaanduiding	Naam fabrikant Nationale standaardaanduiding	Naam fabrikant Aanduiding nationaal register	Type	Variant	Versie	Merk	Handelsbenaming	Categorie voertuigtypegoedkeuring	Categorie ingeschreven voertuig	Totaal aantal nieuwe inschrijvingen	Specifieke CO <sub>2</sub> -emissies (g/km)	Massa (kg)	Technisch toelaatbare maximum- massa van het voertuig in beladen toestand	Wielbasis (mm)	Spoorbreedte gestuurde as (mm)	Spoorbreedte andere as (mm)	Brandstoftype	Brandstofmodus	Capaciteit (cm <sup>3</sup> )	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)	Innovatieve technologie of code van de groep innoverende technologieën	Emissiereducties door innoverende technologieën
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 2	Variant 2	Versie 1	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	Type 2	Variant 2	Versie 2	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 1	Fabrik. 1	Fabrik. 1	...	...	...	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 1	Variant 1	Versie 1	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 1	Variant 1	Versie 2	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 1	Variant 2	Versie 1	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Naam fabrikant EU standaardaanduiding	Naam fabrikant Nationale standaardaanduiding	Naam fabrikant Aanduiding nationaal register	Type	Variant	Versie	Merk	Handelsbenaming	Categorie voertuigtypegoedkeuring	Categorie ingeschreven voertuig	Totaal aantal nieuwe inschrijvingen	Specifieke CO <sub>2</sub> -emissies (g/km)	Massa (kg)	Technisch toelaatbare maximum- massa van het voertuig in beladen toestand	Wielbasis (mm)	Spoorbreedte gestuurde as (mm)	Spoorbreedte andere as (mm)	Brandstoftype	Brandstofmodus	Capaciteit (cm <sup>3</sup> )	Elektriciteitsverbruik (Wh/km)	Innovatieve technologie of code van de groep innoverende technologieën	Emissiereducties door innoverende technologieën
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 1	Variant 2	Versie 2	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 2	Variant 1	Versie 1	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 2	Variant 1	Versie 2	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. b 2	Fabrik. 2	Type 2	Variant 2	Versie 1	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	Type 2	Variant 2	Versie 2	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fabrik. 2	Fabrik. 2	Fabrik. 2	...	...	...	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..