



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het
brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 188 final}
{SWD(2017) 189 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• MOTIVERING EN DOEL VAN HET VOORSTEL

De politieke topprioriteiten van deze Commissie zijn banen, groei en investeringen, waaronder ook de overschakeling naar schone energie voor alle Europeanen. Dit blijkt ook uit een investeringsplan dat gericht is op de herindustrialisering van Europa dankzij nieuwe bedrijfsmodellen en geavanceerde technologieën. Het doel op middellange en lange termijn is om een circulaire en koolstofarme economie te creëren.

De visie van de Commissie met betrekking tot vervoer, en in het bijzonder tot vrachtwagens, bussen en touringcars (zware bedrijfsvoertuigen), bestaat erin dat Europese burgers en ondernemingen toegang moeten hebben tot eerlijke, duurzame en concurrerende mobiliteit.

Tot nog toe werden de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de EU in de handel worden gebracht, niet gecertificeerd, gemonitord of gerapporteerd. Deze lacune in de kennis heeft tot de volgende drie problemen geleid met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen:

- (1) ***Gemiste kansen voor beleidsmaatregelen die vervoerders brandstof doen besparen:*** Bij goederenvervoerders kunnen de brandstofkosten oplopen tot meer dan een kwart van de operationele kosten¹ en brandstofefficiëntie is dan ook hun belangrijkste aankoopcriterium. Hoewel zware bedrijfsvoertuigen de voorbije decennia zuiniger zijn geworden, hebben vele van de meer dan 500 000 vervoersbedrijven, grotendeels kleine en middelgrote ondernemingen, nog geen toegang tot gestandaardiseerde informatie om brandstofefficiënte technologieën te beoordelen, vrachtwagens met elkaar te vergelijken om een beter gefundeerde aankoopbeslissing te nemen, en hun brandstofkosten te verlagen. Door deze gemiste kansen om brandstof te besparen, is de EU door de jaren heen steeds afhankelijker geworden van de invoer van fossiele brandstoffen, terwijl die invoer had kunnen worden verminderd.
- (2) ***Steeds meer concurrentie voor voertuigfabrikanten:*** Volgens gegevens van de industrie heeft de uitvoer van vrachtwagens in 2015 een overschot van 5,1 miljard EUR op de handelsbalans opgeleverd. De zwarevoertuigenindustrie van de EU maakt deel uit van de automobielsector die in Europa direct en indirect goed is voor 12,1 miljoen banen (5,6 % van de totale werkgelegenheid in de EU)². Europese fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen staan onder steeds hogere mondiale concurrentiedruk. In belangrijke markten zoals de Verenigde Staten, Canada, Japan en China zijn de voorbije jaren met betrekking tot certificering en brandstofefficiëntie maatregelen genomen in de vorm van normen voor brandstofverbruik en/of emissies om innovatie te stimuleren en de voertuigen snel efficiënter te maken. In de sector van de stadsbussen is er steeds meer concurrentie op het vlak van elektrische voertuigen, met name van Chinese fabrikanten. Om zijn concurrentiepositie te vrijwaren zal de sector gelijke tred moeten houden met de technologische vernieuwingen op de markt.

¹ Studies ter beoordeling van de brandstofkosten vermeld in **afdeling 5.6** van en **bijlage 8** bij de bijbehorende effectbeoordeling (**SWD(2017)XXX**).

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

- (3) **Een obstakel voor beleidsmaatregelen ter vermindering van broeikasgasemissies in de sector van de zware bedrijfsvoertuigen:** De zwarevoertuigenindustrie van de EU is een belangrijke bron van broeikasgasemissies. In 2014 waren de broeikasgasemissies van zware bedrijfsvoertuigen goed voor 5 % van de totale emissies in de EU, een vijfde van alle vervoersgerelateerde emissies en ongeveer een kwart van de emissies afkomstig van het wegvervoer³. Tussen 1990 en 2014 steeg de totale hoeveelheid aan broeikasgasemissies met 20 % in de vervoerssector⁴ en met 14 % in de sector van de zware bedrijfsvoertuigen⁵. Zonder verdere maatregelen zou de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) door zware bedrijfsvoertuigen tussen 2010 en 2030 met 10 % kunnen toenemen⁶. Tegelijk heeft de EU ambitieuze doelstellingen vastgesteld om broeikasgasemissies tegen 2030 terug te dringen, en de vervoerssector moet hieraan bijdragen. De doelstelling voor de hele EU is om tegen 2030 de door haarzelf geproduceerde emissies met ten minste 40 % terug te dringen ten opzichte van het emissieniveau van 1990. Deze doelstelling is op een kostenefficiënte manier opgesplitst door tegen 2030 de emissies in de ETS-sectoren (*Emission Trading System*) ten opzichte van 2005 met 43 % te verminderen en de emissies in de niet-ETS-sectoren – waaronder de vervoerssector – ten opzichte van 2005 met 30 % te reduceren. Voorts zijn de vervoersgerelateerde emissies in de lidstaten goed voor 21 % tot 69 % van de totale nationale emissies in de onder de verordening inzake de verdeling van de inspanningen vallende niet-ETS-sectoren. Hoewel er voor 2030 geen sectorspecifieke doelstellingen zijn vastgesteld, zal de vervoerssector samen met de bouw-, landbouw- en afvalsector een bijdrage moeten leveren aan de verwezenlijking van de emissiereductiedoelstelling voor de niet-ETS-sector als vastgelegd in de verordening inzake de verdeling van de inspanningen.

Daarom heeft de Commissie stappen gezet om deze lacune in de kennis op te vullen.

Ten eerst heeft de Commissie simulatiesoftware ontwikkeld – de “*vehicle energy consumption calculation tool*” of “VECTO” – om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen op een vergelijkbare en kostenefficiënte manier te berekenen.

Ten tweede heeft de Commissie een nieuwe verordening voorgesteld voor de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (de zogenoemde certificeringsverordening) in het kader van de bestaande typegoedkeuringswetgeving⁷. Wanneer de certificeringsverordening van de Commissie wordt toegepast, zullen van ieder nieuw zwaar voertuig dat onder deze verordening valt en in de EU in de handel wordt gebracht, de CO₂-emissies en het brandstofverbruik moeten worden gesimuleerd met de VECTO-software. Voertuigfabrikanten zullen deze simulatie zelf uitvoeren op basis van gecertificeerde inputgegevens van de voertuigonderdelen en op basis van een gecertificeerde procedure voor het verzamelen, beheren en gebruiken van dergelijke inputgegevens.

Certificering zal de vastgestelde lacune in de kennis deels opvullen. Informatie over de prestaties van een specifiek voertuig zullen enkel ter beschikking worden gesteld van individuele kopers van dit voertuig en aan de nationale autoriteiten van het land waar het voertuig wordt geregistreerd.

³ Inventarisatiegegevens van broeikasgassen van 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Inclusief internationale luchtvaart, maar exclusief internationale scheepvaart.

⁵ Inventarisatiegegevens van broeikasgassen van 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ EU-referentiescenario 2016: Energie, vervoer en broeikasgasemissies – Tendensen tot 2050.

⁷ Richtlijn 2007/46/EG, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Ten derde stelt de Commissie nu voor de CO₂-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die aan de certificeringsprocedure worden onderworpen, te monitoren en hierover te rapporteren zodat de lacune in de kennis wordt opgevuld en de markt volledig transparant wordt. Dankzij deze derde stap zullen alle relevante gegevens die door de fabrikanten met behulp van de certificeringsmethode worden verkregen, op EU-niveau worden gemonitord, gerapporteerd en bekendgemaakt. Op die manier zouden alle belanghebbende partijen over deze gegevens kunnen beschikken.

Zo zouden vervoerders toegang krijgen tot informatie waarmee ze de prestaties van vrachtwagens van verschillende merken met gelijkaardige kenmerken kunnen vergelijken zodat ze beter gefundeerde aankoopbeslissingen kunnen nemen.

Voertuigfabrikanten zouden de prestaties van hun voertuigen kunnen vergelijken met die van andere merken, waardoor innovatie zou worden aangemoedigd.

Overheden zouden toegang hebben tot een uitgebreide hoeveelheid gegevens met het oog op het ontwerp en de uitvoering van beleidsmaatregelen om het gebruik van zuinigere vrachtwagens te bevorderen, bijvoorbeeld door middel van belastingheffing en rekeningrijden. Dit zou anders niet mogelijk zijn, omdat de lidstaten enkel toegang zouden hebben tot de VECTO-gegevens van de op hun grondgebied geregistreerde voertuigen. Ten slotte zouden deze gegevens kunnen worden geanalyseerd, bijvoorbeeld om de penetratiegraad van bepaalde technologieën na te gaan.

Dit is ook een noodzakelijke stap voor de tenuitvoerlegging en de handhaving van toekomstige CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen. Een monitoring- en rapporteringssysteem zijn met name noodzakelijk om de naleving van dergelijke normen in de toekomst te kunnen controleren, zoals reeds gebeurt voor personenauto's en bestelwagens.

- **SAMENHANG MET BESTAANDE BEPALINGEN OP HET BELEIDSTERREIN**

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan de mededeling van 2014 over een strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen. In deze strategie is sprake van een uitvoeringsmaatregel ter omschrijving van de procedure voor de certificering van de CO₂-emissies van nieuwe, in de EU in de handel gebrachte zware bedrijfsvoertuigen, die worden berekend met het simulatie-instrument VECTO, alsook van een wetgevingsvoorstel inzake monitoring en rapportering van die emissies.

Met dit voorstel wordt ook uitvoering gegeven aan de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit van 2016, die onder meer ten doel heeft de broeikasgasemissies van het wegvervoer tegen 2050 met ten minste 60 % te verminderen ten opzichte van het emissieniveau in 1990 en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen drastisch te verlagen. In deze strategie wordt ook vermeld dat de Commissie de ontwerpopties voor CO₂-emissienormen versneld zal laten analyseren ter voorbereiding van een wetgevingsvoorstel tijdens deze mandaatsperiode.

Ten slotte zal dankzij dit voorstel ook gemakkelijker een methodologie worden ontwikkeld om, in overeenstemming met de CO₂-emissies, de heffingen op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor het gebruik van infrastructuur te differentiëren ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van de herziene Eurovignet-richtlijn.

- **SAMENHANG MET ANDERE BELEIDSGBIEDEN VAN DE UNIE**

Dit voorstel sluit aan op de doelstelling van de EU in het kader van het klimaat- en energiekader 2030 om de door haarzelf geproduceerde emissies tegen 2030 met ten minste 40 % te verminderen ten opzichte van de emissies in 1990. In het kader van de verwezenlijking van dit voornemen heeft de Commissie in juli 2016 de verordening betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 voorgesteld (de “verordening inzake de verdeling van de inspanningen”) voor de sectoren die niet onder de regeling voor de emissiehandel (ETS) vallen (d.w.z. de vervoers-, bouw-, landbouw- en afvalsector).

Dit voorstel is ook in overeenstemming met het voorstel van de Commissie uit 2016 tot herziening van de richtlijn energie-efficiëntie, waarin de bindende kerndoelstelling is vastgesteld om in 2030 op EU-niveau ten minste 30 % energie-efficiënter te zijn in vergelijking met een ongewijzigd beleid.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **RECHTSGRONDSLAG**

In de artikelen 191 tot en met 193 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie worden de bevoegdheden van de EU op het gebied van klimaatverandering vastgelegd en gespecificeerd. De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 VWEU.

- **SUBSIDIARITEIT**

EU-optreden is gerechtvaardigd gezien de grensoverschrijdende gevolgen van de klimaatverandering en de noodzaak om de eengemaakte markten voor brandstof, voertuigen en vervoersdiensten te beschermen.

Bovendien worden nieuwe zware bedrijfsvoertuigen vaak in de ene lidstaat geproduceerd en in een andere geregistreerd. Om niet op EU-niveau maar op nationaal niveau toezicht te houden, zou er dus verregaande samenwerking tussen de lidstaten nodig zijn en door de verschillen in wetgeving en beleidspraktijken zou er geen garantie zijn op homogene monitoringgegevens. Het zou moeilijk zijn om vergelijkbare en volledige gegevens te verzamelen, wat zou leiden tot een versnipperde EU-markt en een gebrek aan markttransparantie.

Zonder gemeenschappelijke databank met alle monitoringgegevens van de lidstaten zouden met name kopers van voertuigen en beleidsmakers op EU-niveau de data moeilijker kunnen gebruiken.

Een gemeenschappelijke monitoringregeling op EU-niveau lijkt de meest duidelijke en eenvoudige benadering. Deze benadering wordt reeds gevolgd voor EU-optreden op het gebied van personenauto's en bestelwagens.

- **EVENREDIGHEID**

Aangezien het voorstel noodzakelijk is en mogelijk economische voordelen oplevert, voldoet het aan de evenredigheidsvereisten – op EU-niveau zijn slechts minimale inspanningen nodig en zijn de kosten haast verwaarloosbaar gezien de potentiële voordelen voor alle belanghebbenden door de hieruit voortvloeiende markttransparantie en de beschikbaarheid van gegevens over de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen.

- **KEUZE VAN HET INSTRUMENT**

Met het oog op een uniforme toepassing van de voorgestelde regels in de hele EU en de creatie van een homogene en vergelijkbare dataset waarmee een gelijk speelveld voor fabrikanten en gebruikers van zware bedrijfsvoertuigen wordt gecreëerd, is het passend om gebruik te maken van een verordening die rechtstreeks toepasselijk en verbindend is voor de lidstaten.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **EX-POSTEVALUATIES/GESCHIKTHEIDSCONTROLES VAN BESTAANDE WETGEVING**

Er is geen evaluatie uitgevoerd, aangezien deze kwestie nog niet gereguleerd was.

- **RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

De Commissie heeft een vergadering met de belanghebbenden georganiseerd om feedback te ontvangen over de aanvangseffectbeoordeling en om de door de externe consultant uitgevoerde evaluatie van de administratieve kosten voor te stellen. De belanghebbenden hebben constructieve feedback gegeven en de kostenbeoordeling niet in vraag gesteld.

Voorts heeft de Commissie online een openbare raadpleging gehouden in het kader van de voorbereiding van wetgeving over de monitoring en rapportering van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen⁸. Ze heeft 121 antwoorden ontvangen van een uiteenlopende groep belanghebbenden. Zij hebben hun mening gegeven over de behoefte om op te treden, de doelstellingen, de opties en het verwachte effect.

De meningen van de belanghebbenden zijn in de effectbeoordeling opgenomen; de gekozen optie geniet ook de voorkeur van de meeste respondenten. Bijlage 2 bij de effectbeoordeling bij dit voorstel bevat een overzicht van de raadpleging van belanghebbenden.

- **BIJENBRENGEN EN BENUTTEN VAN DESKUNDIGHEID**

De kostenevaluatie van de verschillende monitoring- en rapporteringsmogelijkheden is uitgevoerd door een externe contractant (zie bijlage 10 bij de effectbeoordeling). De studie is grotendeels gebaseerd op interviews met nationale voertuigregistratiediensten en fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen. Hierbij is gekeken naar hun feedback over de verschillende monitoringopties en over het kostenplaatje voor hun ondernemingen, rekening houdend met de huidige procedures en de aanpassingen die zouden moeten worden doorgevoerd.

Voor de beoordeling van andere effecten is ook gebruikgemaakt van de eerdere effectbeoordeling bij de strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van 2014.

- **EFFECTBEOORDELING**

De effectbeoordeling⁹ bij dit voorstel is opgesteld en ontwikkeld overeenkomstig de toepasselijke richtsnoeren voor betere regelgeving, en de raad voor regelgevingstoetsing heeft

⁸ De resultaten van de openbare raadpleging zijn beschikbaar op http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ SWD(2017)XXX

een positief advies uitgebracht. De door die raad aanbevolen verbeteringen zijn in de definitieve versie opgenomen. Deze effectbeoordeling is een aanvulling op de analyse die is uitgevoerd in de effectbeoordeling van 2014 ter staving van de strategie voor zware bedrijfsvoertuigen.

In de effectbeoordeling worden opties overwogen in verband met de monitoring en rapportering van CO₂-emissies van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de EU in de handel worden gebracht en die op grond van het typegoedkeuringskader aan het certificeringsproces worden onderworpen. De te monitoren en te rapporteren gegevens bestaan uit ongeveer 80 relevante parameters voor de berekening van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van elk voertuig.

Het Europees Milieuagentschap (EEA) is op Europees niveau het meest aangewezen orgaan om namens de Commissie gegevens te verzamelen, een nieuwe databank uit te bouwen en de gerapporteerde monitoringgegevens over zware bedrijfsvoertuigen te analyseren en aan kwaliteitscontroles te onderwerpen. Het EEA verricht deze taken al voor de gerapporteerde monitoringgegevens van lichte voertuigen (zie bijlage 8 bij de effectbeoordeling).

Bij de effectbeoordeling is gekeken naar drie wetgevingsopties voor de wijze waarop deze gegevens via het EEA aan de Commissie zouden worden gerapporteerd: 1) rapportering door de nationale autoriteiten; 2) rapportering door de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen; en 3) gemengde rapportering door de nationale autoriteiten en de fabrikanten.

Optie 1 houdt in dat de nationale autoriteiten de monitoringgegevens en de relevante registratiegegevens van de desbetreffende voertuigen via het EEA aan de Commissie rapporteren. In dit geval is het niet gemakkelijk om de monitoring en rapportering volledig te digitaliseren, aangezien de meeste nationale voertuigregistratiediensten nog steeds papieren dossiers gebruiken voor de registratie van zware bedrijfsvoertuigen. Daardoor zou het moeilijk en duur kunnen zijn om over te stappen op een volledig digitale gegevensstroom.

Optie 2 zou betekenen dat de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen de monitoringgegevens over elk nieuw voertuig via het EEA aan de Commissie zouden moeten rapporteren. In dat geval zouden de monitoringgegevens op de verkoopgegevens van de fabrikanten worden gebaseerd en zouden er geen registratiegegevens worden gerapporteerd. Bijgevolg zouden de gerapporteerde emissiegegevens niet in verband kunnen worden gebracht met een bepaalde lidstaat. Hierdoor zouden de lidstaten moeilijker doeltreffende nationale beleidsmaatregelen kunnen ontwikkelen om het gebruik van zuinigere zware bedrijfsvoertuigen aan te zwengelen.

Optie 3 is een tussenoplossing. De aangewezen nationale autoriteiten – naar verwachting in de meeste gevallen de nationale registratieautoriteiten – zouden jaarlijks registratiegegevens van nieuwe geregistreerde voertuigen, in het bijzonder de voertuigidentificatienummers (VIN's), via het EEA aan de Commissie rapporteren. De voertuigfabrikanten zouden de monitoringgegevens van deze voertuigen via het EEA aan de Commissie rapporteren. Het EEA voegt beide datareeksen samen aan de hand van de VIN's om de monitoringgegevens per lidstaat uit te splitsen. Deze optie waarborgt dat de gegevensstroom volledig wordt gedigitaliseerd, aangezien de fabrikanten verantwoordelijk zijn voor het rapporteren van de monitoringgegevens waarover zij voor certificeringsdoeleinden reeds in een digitaal formaat beschikken.

De voorkeur gaat uit naar optie 3. Het is de meest doeltreffende optie, vooral omdat de gegevens digitaal worden gedeeld, de gegevens betrekking hebben op zowel het lidstaat- als het EU-niveau en de administratieve kosten beperkt blijven.

De gekozen optie zal waarschijnlijk tot meer concurrentie leiden voor de productie van energiezuinigere voertuigen en innovatie stimuleren. De gevolgen van energiezuiniger goederenvervoer zullen naar verwachting ten minste gedeeltelijk voelbaar zijn in de meeste sectoren van de economie van de EU: lagere brandstofkosten zouden leiden tot lagere vervoerstarieven, die op hun beurt de kosten van andere sectoren zouden doen dalen, wat uiteindelijk ten goede zou komen van de Europese consument.

Op de middellange tot lange termijn wordt verwacht dat dit positieve gevolgen voor het concurrentievermogen en een positieve internationale impact zal hebben, ook voor de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen, gezien de internationale context waarin andere belangrijke markten (zoals de VS, Canada, Japan en China) reeds regelgeving hanteren ter verbetering van de brandstofefficiëntie van zware bedrijfsvoertuigen.

Ook zal dit naar verwachting op de middellange tot lange termijn de werkgelegenheid ten goede komen. Als de gekochte voertuigen geleidelijk zuiniger worden, zou dit tot een CO₂-emissiereductie moeten leiden. Op de reductie van andere emissies zou dit een gunstig, maar verwaarloosbaar effect hebben. De enige economische kosten zijn de administratieve kosten. Deze zullen naar verwachting verwaarloosbaar zijn — naar schatting 1 EUR per voertuig.

- **RESULTAATGERICHTHEID EN VEREENVOUDIGING**

Kleine, middelgrote en micro-ondernemingen zijn niet verplicht rechtstreeks te rapporteren. Vervoerders, voor het merendeel kleine en middelgrote ondernemingen, zullen naar verwachting profiteren van meer markttransparantie. Zij zullen over meer informatie beschikken om de meest zuinige voertuigen aan te kopen, waardoor ze brandstof uitsparen en dus hun operationele kosten verlagen en hun concurrentievermogen versterken.

De voorgestelde verordening voorziet in elektronische rapportering, zodat de administratieve lasten voor fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen, nationale instanties en de Commissie/het EEA naar verwachting beperkt zullen blijven.

- **GRONDRECHTEN**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De uitvoering van de voorgestelde verordening zal slechts in zeer beperkte mate gevolgen hebben voor de begroting (meer informatie in bijgaand financieel memorandum). Voor de uitvoering zal het totale plafond voor rubriek 2 van het MFK 2014-2020 niet worden overschreden, maar in de begroting van het EEA zal voor de jaren 2019 en 2020 een kleine herprogrammering nodig zijn.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **UITVOERINGSPLANNING EN REGELINGEN BETREFFENDE CONTROLE, EVALUATIE EN RAPPORTAGE**

Op basis van de door de lidstaten en fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen verstrekte informatie stelt de Commissie jaarlijks een verslag op. Door deze verslaglegging van de Commissie kan nauwlettend toezicht worden gehouden op de uitvoering van de verordening.

- **NADERE TOELICHTING BIJ DE SPECIFIEKE BEPALINGEN VAN HET VOORSTEL**

Artikel 1 – Onderwerp

In dit artikel wordt uitleg verschaft over de voornaamste maatregelen waarin de verordening voorziet, namelijk de monitoring en rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen zoals vrachtwagens, bussen en touringcars.

Artikel 2 – Toepassingsgebied

In dit artikel wordt het toepassingsgebied van de verordening vastgelegd en wordt gespecificeerd voor welke categorieën voertuigen de registratiegegevens, de technische gegevens en, indien beschikbaar, de gegevens over CO₂-emissies en brandstofverbruik moeten worden gemonitord en gerapporteerd.

Artikel 3 – Definities

De verordening hangt nauw samen met en gebruikt dezelfde terminologie als de typegoedkeuringswetgeving. Om voor samenhang tussen de verschillende rechtsinstrumenten te zorgen, moet daarom duidelijk worden gemaakt dat de in deze verordening gebruikte terminologie op dezelfde wijze moet worden uitgelegd als de in de typegoedkeuringswetgeving gedefinieerde terminologie.

Artikel 4 – Monitoring en rapportering door de lidstaten

Dit artikel bevat de basisverplichtingen van de lidstaten met betrekking tot het tijdschema voor monitoring en rapportering, de aanwijzing van de bevoegde instanties en de te controleren gegevens. Deze hebben betrekking op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en nieuwe aanhangwagens die voor het eerst zijn geregistreerd in de Unie, of die eerst buiten de Unie zijn geregistreerd, maar minder dan drie maanden voorafgaand aan hun registratie in de Unie.

Wat de bevoegde instanties betreft, wordt duidelijk gemaakt dat de autoriteiten die al verantwoordelijk zijn voor de monitoring en rapportering van gegevens over lichte voertuigen ook verantwoordelijk moeten worden gesteld voor de monitoring van zware bedrijfsvoertuigen.

De bijlagen I en II vormen een aanvulling op deze bepaling aangezien hierin de te controleren gegevensparameters en de administratieve stappen van de monitoring- en rapporteringsprocedure worden gespecificeerd.

Artikel 5 – Monitoring en rapportering door de fabrikanten

Dit artikel bevat de basisverplichtingen van de fabrikanten met betrekking tot het tijdschema voor monitoring en rapportering, de aanwijzing van contactpunten en de te controleren gegevens.

De bijlagen I en II vormen een aanvulling op deze bepaling aangezien hierin de te controleren gegevensparameters en de administratieve stappen van de monitoring- en rapporteringsprocedure worden gespecificeerd.

Artikel 6 – Centraal register voor gegevens over zware bedrijfsvoertuigen

De aan de Commissie gerapporteerde gegevens worden bijgehouden in een openbaar register. Het EEA beheert het register namens de Commissie, aangezien het ervaring heeft met het beheer van het register voor gegevens over lichte voertuigen.

Hoewel de meeste gegevensbestanden openbaar moeten zijn, mogen bepaalde gegevens niet openbaar worden gemaakt met het oog op de bescherming van persoonsgegevens (voertuigidentificatienummers) en op eerlijke mededinging (namen van fabrikanten van onderdelen).

Artikel 7 – Kwaliteit van de gegevens

Om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken, is het van essentieel belang dat de gegevens van hoge kwaliteit zijn. Daarom is het belangrijk te preciseren dat de rapporterende entiteiten verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit en de juistheid van de verstrekte gegevens. Bovendien moet de Commissie zelf de gegevens op hun kwaliteit kunnen controleren en de verstrekte gegevens kunnen corrigeren indien deze fouten bevatten.

Artikel 8 – Rapportering

De via het EEA aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten de basis vormen voor een jaarlijkse analyse van de trends met betrekking tot de emissie van CO₂ en van de ontwikkelingen in het zwarevoertuigenpark van de EU en bij individuele fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen. De Commissie voert deze jaarlijkse analyse uit met steun van het EEA en de resultaten zullen een belangrijke input vormen voor het bredere jaarlijkse voortgangsverslag waartoe machtiging is gegeven in de voorgestelde verordening inzake de governance van de energie-unie in het kader van de stand van de energie-unie. De analyseresultaten zullen ook als belangrijke input dienen voor eventuele verdere beleidsmaatregelen. De analyse zal tot meer transparantie leiden met betrekking tot de technologieconfiguraties en de prestaties van het Europese voertuigenpark en van individuele voertuigen op het vlak van CO₂-emissie en brandstofverbruik.

Artikelen 9 en 10 – Uitvoeringsmaatregelen en bevoegdheidsdelegatie

Deze artikelen bieden de Commissie de rechtsgronden om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen en door middel van gedelegeerde handelingen niet-essentiële elementen van de bijlagen I en II te wijzigen. De uitvoeringsmaatregelen zullen een aanvulling vormen op artikel 7 en de Commissie toestaan gedetailleerde bepalingen en procedures te definiëren die nodig zijn om de gerapporteerde gegevens te verifiëren en te corrigeren. Tot de aan de Commissie verleende gedelegeerde bevoegdheden behoren de aanpassing en bijwerking van de te controleren gegevensparameters en de verschillende stappen van de in de bijlagen I en II vastgestelde monitoringprocedure.

Artikelen 11 en 12 – Comitéprocedure en uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

Deze artikelen hebben betrekking op de standaardbepalingen inzake de comitéprocedure voor de vaststelling van uitvoeringshandelingen en voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden als bedoeld in artikel 9, leden 2 en 3.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

(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,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Wat de reductie van de in de EU uitgestoten broeikasgassen betreft, schaarde de Europese Raad zich in zijn conclusies van 23-24 oktober 2014 over het kader voor het klimaat- en energiebeleid 2030 achter een bindend streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, en dit is in de bijeenkomst in maart 2016 opnieuw bevestigd.
- (2) Volgens de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 moet het streefcijfer collectief door de EU op de meest kosteneffectieve manier worden behaald, waarbij de reducties door de sectoren die wel en niet onder de regeling voor de handel in emissierechten (ETS) vallen, tegen 2030 respectievelijk 43 % en 30 % moeten bedragen ten opzichte van 2005. Alle lidstaten moeten een bijdrage leveren aan deze inspanning en alle sectoren van de economie, inclusief de vervoerssector, moeten bijdragen tot de verwezenlijking van deze emissiereducties.
- (3) In haar Europese strategie voor emissiearme mobiliteit van 2016³ heeft de Commissie als streefdoel vastgesteld dat de emissies van het vervoer tegen 2050 ten minste 60 % lager moeten zijn dan in 1990.
- (4) De broeikasgasemissies van vrachtwagens, bussen en touringcars (d.w.z. zware bedrijfsvoertuigen) zijn momenteel verantwoordelijk voor ongeveer 25 % van de emissies van het wegvervoer in de Unie en zullen naar verwachting nog toenemen tegen 2030. Er moeten effectieve maatregelen worden genomen om de emissies van

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ COM(2016) 501 final.

zware bedrijfsvoertuigen in te perken, zodat de vervoerssector een bijdrage levert aan de noodzakelijke emissiereductie.

- (5) In haar mededeling van 2014 betreffende een strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO₂-emissie van zware bedrijfsvoertuigen⁴ heeft de Commissie erkend dat dergelijke maatregelen alleen kunnen worden ingevoerd als er een gereguleerde procedure is om de CO₂-emissies en het brandstofverbruik te bepalen.
- (6) Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad⁵ voorziet in het kader voor de invoering van een dergelijke procedure. Voor een aanzienlijk deel van het zwarevoertuigenpark van de Unie zullen de metingen per voertuig betrouwbare en vergelijkbare gegevens over CO₂-emissie en brandstofverbruik opleveren. De koper van een bepaald voertuig en de lidstaat waar het voertuig wordt geregistreerd, zullen toegang hebben tot deze informatie, zodat de lacune in de kennis deels wordt opgevuld.
- (7) Informatie over de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van een voertuig moet openbaar worden gemaakt zodat alle marktdeelnemers met kennis van zaken aankoopbeslissingen kunnen nemen. Alle voertuigfabrikanten zullen de prestaties van hun voertuigen kunnen vergelijken met die van andere merken. Dit zal de fabrikanten verder stimuleren om te innoveren en zal hun concurrentievermogen dus versterken. Deze informatie zal beleidsmakers op EU- en lidstaatniveau ook een solide basis bieden voor de ontwikkeling van beleidsmaatregelen ter bevordering van het gebruik van energiezuinige voertuigen. Het is dan ook passend dat de waarden inzake CO₂-emissie en brandstofverbruik die voor ieder zwaar bedrijfsvoertuig worden bepaald overeenkomstig Verordening (EU) [.../...]⁶ [*Opoce to include correct reference*], worden gemonitord, aan de Commissie worden gerapporteerd, en beschikbaar worden gesteld aan het publiek.
- (8) Om een volledig beeld te krijgen van de samenstelling van het zwarevoertuigenpark van de Unie, de ontwikkeling ervan door de jaren heen en het potentiële effect op de uitstoot van CO₂, is het passend de registratiegegevens van alle nieuwe zware voertuigen en aanhangwagens, met inbegrip van alle gegevens over de aandrijfsystemen en de carrosserie, te monitoren en te rapporteren.
- (9) De gegevens over CO₂-emissies en brandstofverbruik zullen beschikbaar zijn voor bepaalde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in [2019] worden geregistreerd. Vanaf die datum moeten de bevoegde instanties van de lidstaten dan ook worden verplicht om gegevens te verstrekken over nieuwe registraties en moeten fabrikanten worden verplicht de technische gegevens over die voertuigen te verstrekken.
- (10) De technische gegevens die van essentieel belang zijn voor de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van een voertuig moeten openbaar worden gemaakt

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

⁶ Verordening (EU) [.../...] tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de bepaling van de CO₂-emissie en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L ... van ..., blz. ...).

om de voertuigspecificaties en de daarmee samenhangende prestaties transparanter te maken en de concurrentie tussen fabrikanten aan te zwengelen. Alleen informatie die gevoelig ligt met het oog op de bescherming van persoonsgegevens en eerlijke mededinging mogen niet worden bekendgemaakt. Het is echter duidelijk in het algemeen belang dat technische gegevens die van essentieel belang zijn om de prestaties van voertuigen te bepalen ter beschikking worden gesteld. Het publiek mag daarom niet de toegang tot dergelijke gegevens worden ontnomen.

- (11) Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de gemonitorde en gerapporteerde gegevens solide en betrouwbaar zijn. Daarom moet de Commissie de middelen hebben om de uiteindelijke gegevens te verifiëren en, indien nodig, te corrigeren. Daarom moeten in de monitoringvereisten ook parameters worden opgenomen aan de hand waarvan de gegevens adequaat kunnen worden getraceerd en geverifieerd.
- (12) Gezien de ervaring die het Europees Milieuagentschap heeft opgedaan bij het monitoren en rapporteren van gegevens over CO₂-emissies overeenkomstig Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad⁷ voor nieuwe personenauto's en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁸ voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, is het passend om het EEA bevoegd te maken voor de uitwisseling van gegevens met bevoegde instanties en fabrikanten en het beheer van de uiteindelijke databank namens de Commissie. Het is ook dienstig de monitoring- en rapporteringsprocedures voor zware voertuigen zoveel mogelijk op één lijn te brengen met de bestaande procedures voor lichte voertuigen.
- (13) Om voor gelijkvormige voorwaarden voor de uitvoering van de in deze verordening vastgestelde bepalingen inzake de verificatie en correctie van de gecontroleerde data te zorgen, moeten de uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁹.
- (14) Om ervoor te zorgen dat de gegevensvereisten en de monitoring- en rapporteringsprocedures ook op langere termijn relevant blijven om te bepalen welk aandeel van de totale uitstoot van CO₂ is toe te schrijven aan het zwarevoertuigenpark, en om de beschikbaarheid van gegevens over nieuwe en geavanceerde CO₂-beperkende technologieën te garanderen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van de in de bijlagen vastgestelde gegevensvereisten en monitoring- en rapporteringsprocedures. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding

⁷ 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 (PB L 140 van 5.2.2009, blz. 1).

⁸ Verordening (EU) nr. 510/2011 van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

⁹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (15) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, niet door de lidstaten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt, maar vanwege het toepassingsgebied en de gevolgen van deze verordening beter op het niveau van 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 nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1 *Onderwerp*

Bij deze verordening worden de vereisten vastgesteld voor de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Europese Unie worden geregistreerd.

Artikel 2 *Toepassingsgebied*

Deze verordening is van toepassing op de monitoring en rapportering van gegevens over nieuwe voertuigen door de lidstaten en de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen.

Zij is van toepassing op voertuigen van de volgende categorieën:

- (a) zware bedrijfsvoertuigen van de categorieën M1, M2, N1 en N2 met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg die niet vallen onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰, en alle voertuigen van de categorieën M3 en N3;
- (b) voertuigen van de categorieën O3 en O4.

Artikel 3 *Definities*

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities die zijn vastgesteld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad¹¹ en Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad.

¹⁰ Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

¹¹ 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,

Artikel 4
Monitoring en rapportering door de lidstaten

1. Uiterlijk op 28 februari van elk jaar, te beginnen in [2020], verzamelen de bevoegde instanties van de lidstaten de in deel A van bijlage I vermelde gegevens over het voorafgaande kalenderjaar met betrekking tot nieuwe voertuigen die voor het eerst in de Unie zijn geregistreerd. Gegevens met betrekking tot nieuwe voertuigen die eerst buiten de Unie zijn geregistreerd, worden niet gemonitord en gerapporteerd, tenzij deze registratie minder dan drie maanden voor de registratie in de Unie heeft plaatsgevonden. De gegevens worden aan de Commissie meegedeeld in overeenstemming met de in bijlage II bedoelde rapporteringsprocedure.
2. De bevoegde instanties die verantwoordelijk zijn voor het verzamelen en meedelen van de gegevens in overeenstemming met deze verordening, zijn de instanties die door de lidstaten zijn aangewezen overeenkomstig artikel 8, lid 7, van Verordening (EG) nr. 443/2009.

Artikel 5
Monitoring en rapportering door de fabrikanten

1. Uiterlijk op 28 februari van elk jaar, te beginnen in [2020], verzamelen de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen de in deel B van bijlage I vermelde gegevens met betrekking tot voertuigen waarvan de productiedatum in het voorafgaande kalenderjaar valt.

De productiedatum is de datum van ondertekening van het certificaat van overeenstemming of, in voorkomend geval, de datum van ondertekening van het individuele goedkeuringscertificaat.
2. De fabrikanten wijzen een contactpunt aan voor de rapportering van gegevens in overeenstemming met deze verordening.

Artikel 6
Centraal register voor gegevens over zware bedrijfsvoertuigen

1. De Commissie houdt een centraal register bij voor de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gerapporteerde gegevens. Het register wordt openbaar gemaakt, met uitzondering van de gegevens van de velden 1, 24, 25, 32, 33, 39 en 40 als gespecificeerd in deel B van bijlage I.
2. Het register wordt namens de Commissie beheerd door het Europees Milieuagentschap (EEA).

Artikel 7
Kwaliteit van de gegevens

1. De bevoegde instanties en de fabrikanten zijn verantwoordelijk voor de juistheid en de kwaliteit van de gegevens die zij overeenkomstig de artikelen 4 en 5 rapporteren. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele fouten in de gerapporteerde gegevens.

onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

2. De Commissie kan zelf de kwaliteit van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gerapporteerde gegevens verifiëren.
3. Wanneer de Commissie op fouten in de gegevens wordt gewezen of op basis van haar eigen verificatie discrepanties in de dataset vaststelt, neemt zij waar passend de nodige maatregelen om de gegevens in het in artikel 6 vermelde centrale register te corrigeren.

Artikel 8

Verslag

1. In het kader van haar jaarlijks verslag uit hoofde van [artikel 29 van de voorgestelde verordening inzake de governance van de energie-unie] maakt de Commissie haar analyse bekend van de door de lidstaten en fabrikanten meegedeelde gegevens over het voorafgaande kalenderjaar.
2. Uit de analyse blijkt ten minste hoe het zwarevoertuigenpark van de Unie, alsook van dat van elke fabrikant, presteert met betrekking tot het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO₂-emissies. Ook wordt rekening gehouden met het gebruik van nieuwe en geavanceerde CO₂-beperkende technologieën, indien deze gegevens beschikbaar zijn.
3. De Commissie bereidt de analyse voor met steun van het EEA.

Artikel 9

Toekenning van uitvoeringsbevoegdheden

De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen de in artikel 7, leden 2 en 3, bedoelde verificatie- en correctiemaatregelen bepalen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 11 bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 10

Bevoegdheidsdelegatie

1. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I om de daarin gespecificeerde gegevensvereisten bij te werken of aan te passen indien dit noodzakelijk wordt geacht voor een grondige analyse overeenkomstig artikel 8.
2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II om de daarin vervatte monitoring- en rapporteringsprocedure af te stemmen op de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van deze verordening.

Artikel 11

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 9 van Beschikking nr. 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad¹² ingestelde Comité

¹² 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 (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 1).

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 12

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid om de in artikel 10 bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt de Commissie met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening] voor onbepaalde tijd verleend.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 10 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 13

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste 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 Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

Financieel memorandum "agentschappen"

Europees Milieuagentschap (EEA)

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
- 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur
- 1.3. Aard van het voorstel/initiatief
- 1.4. Doelstelling(en)
- 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
- 1.6. Duur en financiële gevolgen
- 1.7. Beheersvorm(en)

2. BEHEERSMAATREGELEN

- 2.1. Regels inzake monitoring en rapportering
- 2.2. Beheers- en controlesysteem
- 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven
 - 3.2.1. *Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven*
 - 3.2.2. *Geraamde gevolgen voor de kredieten van [de instantie]*
 - 3.2.3. *Geraamde gevolgen voor het personeel van [de instantie]*
 - 3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*
 - 3.2.5. *Bijdragen van derden*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur²²

34: Klimaatactie

1.3. Aard van het voorstel/initiatief

- ☒ Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie**.
- ☐ Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie**²³.
- ☐ Het voorstel/initiatief betreft **de verlenging van een bestaande actie**.
- ☐ Het voorstel/initiatief betreft **een actie die wordt omgebogen naar een nieuwe actie**.

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. De met het voorstel/initiatief beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie

Het voorstel is een belangrijke wetgevingshandeling van het eerste pakket inzake mobiliteit dat in mei 2017 zal worden aangenomen. Het draagt bij aan de uitvoering van de door de Commissie voorgestelde en in 2016 goedgekeurde Europese strategie voor emissiearme mobiliteit²⁴ en aan haar actieplan²⁵ ter verbetering van de brandstofefficiëntie en ter vermindering van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens, bussen en touringcars).

Het voorstel maakt deel uit van de uitvoeringsmaatregelen die zijn aangekondigd in de mededeling van de Commissie van 2014 over een *strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO₂-emissie van zware bedrijfsvoertuigen*²⁶ met het oog op de vaststelling van een procedure voor de certificering van de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen en de monitoring en rapportering hiervan met betrekking tot alle nieuwe voertuigen die in de EU in de handel worden gebracht.

Deze maatregel zal een belangrijk handhavingsinstrument zijn met betrekking tot de toekomstige CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen die de Commissie in 2018 zal voorstellen.

Het voorstel draagt bij aan de verwezenlijking van de verbintenis van de EU om de door haarzelf geproduceerde emissies tegen 2030 met ten minste 40 % te verminderen ten opzichte van 1990.

²² ABM: activiteitsgestuurd management (activity-based management); ABB: activiteitsgestuurde begroting (activity-based budgeting).

²³ In de zin van artikel 54, lid 2, onder a) of b), van het Financieel Reglement.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014) 285, beschikbaar op: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_nl.htm

1.4.2. *Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteit(en)*

Specifieke doelstelling nr. 3

Het verder koolstofvrij maken van de vervoersector in de EU door de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van een geharmoniseerd beleid (in samenwerking met andere DG's zoals DG MOVE, GROW...).

Betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

ABB-activiteit 34 02 – Klimaatactie op EU-niveau en internationaal niveau.

ABB-activiteit 07 02 – Milieubeleid op het niveau van de Unie en op internationaal niveau (begrotingsartikel 07 02 06 Europees Milieuagentschap).

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

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

Volgens het voorstel zal een systeem worden ingesteld voor de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de EU in de handel worden gebracht.

Het voorstel zal bijdragen aan een transparantere markt voor zware bedrijfsvoertuigen, wat de concurrentie tussen fabrikanten en vervoerders zal stimuleren. Dit zal de fabrikanten van voertuigen en onderdelen dan weer stimuleren om te innoveren en energiezuinigere voertuigen te produceren voor de EU-markt.

Indien de monitoring en rapportering ertoe leiden dat het zwarevoertuigenpark in de EU nog eens 1 % energiezuiniger wordt, zal zich dit naar verwachting vertalen in een CO₂-emissiereductie van ongeveer 2,1 Mt.

1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.

Indicator 1: Jaargemiddelde aan CO₂-emissies en brandstofverbruik per voertuigklasse, fabrikant en lidstaat voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de EU worden geregistreerd binnen het toepassingsgebied van de certificeringswetgeving.

Indicator 2: Vergelijking van het jaargemiddelde aan CO₂-emissies en brandstofverbruik binnen dezelfde voertuigklasse door de jaren heen.

Indicator 3: Jaarlijks overzicht van brandstofefficiënte technologieën in nieuwe voertuigen en hun penetratiegraad.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

De lidstaten en de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de EU worden geregistreerd, zouden CO₂-monitoringgegevens moeten verzamelen en deze aan de Commissie rapporteren via het centrale gegevensarchief van het Europees Milieuagentschap.

Het Europees Milieuagentschap zou de gegevens verzamelen en beheren. Ieder jaar zou een dataset openbaar worden gemaakt. De Commissie zou een jaarlijks monitoringverslag publiceren.

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de EU

De markten voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en vervoersdiensten zijn beide actief in de hele EU en zijn een integrerend deel van de eengemaakte markt. Het gebrek aan transparantie met betrekking tot het brandstofverbruik en de CO₂-emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen is in geen enkele lidstaat aangepakt en gaat de EU in haar geheel aan. Bovendien heeft de beoogde broeikasgasemissiereductie van de EU onder meer betrekking op de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen.

Indien EU-wetgeving inzake monitoring en rapportering zou uitblijven, zouden de nationale autoriteiten uiteenlopende monitoring- en rapporteringsmethoden kunnen vaststellen waardoor dergelijke gegevens op EU-niveau gefragmenteerd en onsamenhangend zouden zijn. Dit zou leiden tot hoge administratieve lasten voor fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen, aangezien zij aan verschillende rapporteringssystemen zouden moeten voldoen. Uit de naar aanleiding van dit voorstel uitgevoerde openbare raadpleging blijkt evenwel dat de nationale autoriteiten liever helemaal niets zouden willen ondernemen.

Dankzij een EU-breed systeem voor de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen zouden kopers van zware bedrijfsvoertuigen en beleidsmakers toegang krijgen tot informatie over de penetratiegraad en de werkelijke verspreiding van geavanceerde brandstofefficiënte technologieën.

Daarnaast is klimaatverandering een grensoverschrijdend probleem en is dit een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten. Bijgevolg is het noodzakelijk om klimaatactie op Europees niveau te coördineren en is EU-actie op basis van subsidiariteit gerechtvaardigd.

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

Voor personenauto's en bestelwagens bestaat er al een verplicht EU-systeem voor de monitoring en rapportering van CO₂-emissies²⁷. Het systeem is zeer waardevol gebleken voor een transparantere EU-markt voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. De jaarlijks door het EEA gepubliceerde dataset wordt op grote schaal gebruikt om de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen in de EU te vergelijken. Op basis hiervan worden ook CO₂-emissienormen voor personenauto's en bestelwagens bepaald en wordt jaarlijks nagegaan of de fabrikanten deze normen naleven.

Met het voorgestelde EU-brede monitoring- en rapporteringssysteem voor zware bedrijfsvoertuigen wordt voortgebouwd op de lessen die zijn getrokken uit het EU-brede monitoring- en rapporteringssysteem voor lichte bedrijfsvoertuigen. Net als bij lichte bedrijfsvoertuigen voorziet de voorgestelde verordening erin dat de monitoring op basis van de voertuigidentificatienummers (VIN's) gebeurt en dat gegevens door zowel de lidstaten als de fabrikanten worden ingediend zodat de administratieve lasten tot een minimum beperkt blijven. Net als bij het monitoring- en rapporteringssysteem voor personenauto's en bestelwagens zouden de gegevens worden ingediend bij het centrale gegevensarchief van het Europees Milieuagentschap. Gezien de ervaring die het Europees Milieuagentschap heeft met het monitoren van CO₂-emissies, zou dat agentschap de Commissie ook

²⁷

Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011.

ondersteunen bij het beheer van het EU-brede monitoringsysteem voor zware bedrijfsvoertuigen.

1.5.4. *Verenigbaarheid en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

Het voorstel is in overeenstemming met de voorgestelde Verordening [...] van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 595/2009 wat de certificering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad.

1.6. Duur en financiële gevolgen

- ☐ Voorstel/initiatief met een **beperkte geldigheidsduur**
 - ☐ Voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
 - ☐ Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ
- ☒ Voorstel/initiatief met een **onbeperkte geldigheidsduur**
 - Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2018 (zonder financiële gevolgen) voor onbepaalde tijd,
 - gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Beheersvorm(en)

- ☒ **Direct beheer** door de Commissie
 - ☒ door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
 - door de uitvoerende agentschappen
- ☐ **Gedeeld beheer** met lidstaten
- ☒ **Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:
 - ☐ derde landen of de door hen aangewezen organen;
 - ☐ internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
 - ☐ de EIB en het Europees Investeringsfonds;
 - ☒ de in de artikelen 208 en 209 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
 - ☐ publiekrechtelijke organen;
 - ☐ privaatrechtelijke organen met een openbardienstverleningstaak, voor zover zij voldoende financiële garanties bieden;
 - ☐ privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
 - ☐ personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek extra informatie onder "Opmerkingen" indien meer dan een beheersvorm is aangekruist.*

Opmerkingen

Om uitvoering te geven aan de vereisten van de voorgestelde verordening betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, zal deelname van het Europees Milieuagentschap (EEA) nodig zijn.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake monitoring en rapportering

Vermeld frequentie en voorwaarden.

In de voorgestelde verordening wordt vastgelegd welke gegevens over zware bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd, moeten worden gerapporteerd door de lidstaten en de fabrikanten en hoe frequent zij dit moeten doen. De in de voorgestelde verordening vermelde gegevens zouden jaarlijks moeten worden gerapporteerd met behulp van het centrale gegevensarchief van het Europees Milieuagentschap. Om de lidstaten en de fabrikanten te ondersteunen bij hun jaarlijkse rapportering, zullen er via CIRCABC verdere richtsnoeren worden verstrekt.

2.2. Beheers- en controlesysteem

2.2.1. Mogelijke risico's

Het is mogelijk dat de lidstaten of fabrikanten vertraging oplopen bij hun monitoring- en rapporteringsverplichtingen. Verwacht wordt dat de lidstaten dezelfde instanties aanwijzen die reeds verantwoordelijk zijn voor de monitoring en rapportering met betrekking tot personenauto's en bestelwagens. Deze instanties zijn bekend met monitoring- en rapporteringsvoorschriften en met de relevante IT-instrumenten, waardoor risico's op vertraging kunnen worden beperkt.

Het centrale gegevensarchief van het Europees Milieuagentschap is een goed functionerend systeem voor de rapportering van gegevens. Er kan worden geacht dat het systeem voldoende is ingedeekt tegen mogelijke defecten of vertrouwelijkheidskwesties.

2.2.2. Informatie over het ingestelde systeem voor interne controle

De beoogde controlemethoden zijn vastgelegd in het Financieel Reglement en de uitvoeringsvoorschriften.

2.2.3. Raming van de kosten en baten van de controles en beoordeling van het verwachte foutenrisico

n.v.t.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.

Niet alleen wordt, om fraude en onregelmatigheden te voorkomen, het Financieel Reglement toegepast, waarbij wordt voortgebouwd op het reeds bestaande systeem voor de monitoring en rapportering van CO₂-emissies voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, ook zullen kwaliteitscontroles en verificaties van de ingediende gegevens worden uitgevoerd om lacunes of onregelmatigheden aan te pakken.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

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

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer [Rubriek.....]		van EVA-landen ²⁹	van kandidaat-lidstaten ³⁰	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, onder b), van het Financieel Reglement
2	34 02 01: Broeikasgasemissiereductie (mitigatie)	GK	NEE	NEE	NEE	NEE
2	07 02 06: Europees Milieuagentschap	NGK	JA	JA	JA	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

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

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer [Rubriek.....]]		van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, onder b), van het Financieel Reglement
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NE E	JA/NEE	JA/NE E	JA/NEE

²⁸ GK = gesplitste kredieten, NGK = niet-gesplitste kredieten.

²⁹ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

³⁰ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Nummer 2	Duurzame groei: Natuurlijke hulpbronnen
--	-------------	---

[Instantie]: <EEA – Europees milieuagentschap>			Jaar 2019	Jaar 2020	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL 2019-2020
Titel 1: Personeelsuitgaven	Vastleggingen	1)	0,150	0,200						0,350
	Betalingen	2)	0,150	0,200						0,350
Titel 2: Infrastructuur- en operationele uitgaven	Vastleggingen	1a)								
	Betalingen	2a)								
Titel 3: Operationele uitgaven	Vastleggingen	3a)	0,250	0,175						0,425
	Betalingen	3b)	0,250	0,175						0,425
TOTAAL kredieten voor [instantie] <EEA>	Vastleggingen	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Betalingen	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Geraamde gevolgen voor de kredieten van [de instantie]

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

Vastleggingskredieten, in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar 2019		Jaar 2020		Jaar N+2		Jaar N+3		Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)						TOTAAL	
	OUTPUTS																	
	Soort 31	Gem. kosten	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ³² ...																		
- Rapporteringspl atform opzetten			1	0,250													0,250	
Bijstand gedetailleerde QA/QC- rapportage LS/OEM's, communicatie met landen en fabrikanten, databankbeheer en -onderhoud, helpdeskonderst euning enz.					1	0,175											0,025	

³¹ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

³² Zoals beschreven onder punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)..."

- Output																	
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1			1	0,250	1	0,175											0,275
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																	
- Output																	
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																	
TOTALE KOSTEN			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Geraamde gevolgen voor de personele middelen van EMA

3.2.3.1. Samenvatting

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

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar 2019	Jaar 2020	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL 2019+2020 0
--	---------------------	---------------------	--------------------	--------------------	---	-----------------------------------

Ambtenaren (AD)								
Ambtenaren (AST)								
Arbeidscontractanten	0,150	0,200						0,350
Tijdelijke functionarissen								
Gedetacheerde nationale deskundigen								

TOTAAL	0,150	0,200						0,350
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Geraamde gevolgen voor het personeel (aanvullende VTE) - lijst van het aantal ambten

Funcatiegroep en rang	Jaar 2019	Jaar 2020	Jaar N+2	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				
AD10				

AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Totaal AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Totaal AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				
Totaal AST/SC				

EINDTOTAAL				
------------	--	--	--	--

Geraamde gevolgen voor het personeel (aanvullende) - extern personeel

Arbeidscontractanten	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)
Functiegroep IV	1	1		
Functiegroep III	1(*)	1		
Functiegroep II				
Functiegroep I				
Totaal	2	2		

(*) aanwerving gepland voor medio 2019.

Gedetacheerde nationale deskundigen	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)
Totaal				

Vermeld de geplande datum van indiensttreding en pas het aantal dienovereenkomstig aan (als de indiensttreding in juli plaatsvindt, wordt slechts rekening gehouden met 50 % van de gemiddelde kosten). Vermeld nadere informatie in een bijlage.

Bovenop één tijdelijke functionaris en één arbeidscontractant die zich momenteel bij het EEA bezighouden met de monitoring van de CO₂-emissies van personenauto's en bestelwagens³³, en rekening houdend met de onbeperkte duur van de extra werkzaamheden voor het Agentschap, heeft het EEA twee extra arbeidscontractanten nodig voor:

- het opzetten, beheren en instandhouden van nieuwe rapporteringsstromen en de infrastructuur voor elektronische rapportering, met inbegrip van alle IT-gerelateerde activiteiten, met betrekking tot de indiening van gegevens over zware bedrijfsvoertuigen;
- het diepgaand beoordelen en controleren van de kwaliteit van de door lidstaten en fabrikanten ingediende gegevens, en het coördineren van de communicatie met instanties van de lidstaten en productiedeskundigen, de daaraan verbonden helpdeskondersteuning enz.;
- het samenstellen en publiceren van datareeksen op de website van het Europees Milieuagentschap voor de Europese Commissie en andere belanghebbenden.

³³

Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011.

Eén arbeidscontractant (functiegroep IV) zou in 2019 beginnen met de voorbereiding en de toepassing van het rapporteringssysteem zodat het in 2020 volledig operationeel is. De tweede arbeidscontractant (functiegroep III) zou in de tweede helft van 2019 aan de slag gaan om ondersteuning te bieden bij de toepassing van het rapporteringssysteem en bij de voorbereiding van systemen voor de kwaliteitsborging en de kwaliteitscontrole van gegevens.

De gevolgen voor de begroting zijn berekend op basis van een gemiddelde kostprijs van 100 000 EUR per jaar per arbeidscontractant.

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader

- ☒ Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidige meerjarige financiële kader
- ☒ Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarige financiële kader

Zet uiteen welke herprogrammering nodig is, onder vermelding van de betrokken begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

Het voorgestelde initiatief zou een verhoging van de financiële programmering vergen voor de bijdrage aan het Europees Milieuagentschap (EEA) die wordt gefinancierd uit artikel 07 02 06 voor de jaren 2019 en 2020 met de bedragen in tabel 3.2.1.

- ☐ Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarig financieel kader¹.

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

3.2.5. Bijdragen van derden

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden.
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

¹

Zie de artikelen 11 en 17 van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- ☒ Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- ☐ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - ☐ voor de eigen middelen
 - ☐ voor de diverse ontvangsten

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ²						
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Artikel								

Voor de diverse ontvangsten die worden "toegewezen", vermeld het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

--

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

--

²

Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 25 % aan inningskosten.