

## I

(Wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## VERORDENING (EU) 2018/956 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 28 juni 2018

**betreffende de monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-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 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) Wat de reductie van de in de EU uitgestoten broeikasgassen betreft, heeft de Europese Raad zich in zijn conclusies van 23-24 oktober 2014 over het kader voor het klimaat- en energiebeleid 2030 geschaard achter een bindend streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van broeikasgasemissies voor de gehele economie tegen 2030 ten opzichte van 1990, en dit streefcijfer werd tijdens de bijeenkomst van de Europese Raad van 17-18 maart 2016 opnieuw bevestigd.
- (2) Volgens de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 moet het streefcijfer collectief door de EU op de meest kosteneffectieve wijze worden behaald, waarbij de reducties ten opzichte van 2005 door de sectoren die wel en niet onder het systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie (EU-ETS) vallen, tegen 2030 respectievelijk 43 % en 30 % moeten bedragen. De Overeenkomst van Parijs <sup>(3)</sup> bevat, onder meer, een streefcijfer op lange termijn dat strookt met de doelstelling om de gemiddelde wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C ten opzichte van de pre-industriële niveaus te houden en ernaar te blijven streven de stijging te beperken tot 1,5 °C boven die niveaus. Het is noodzakelijk dat alle lidstaten een bijdrage aan deze inspanningen leveren en dat alle sectoren van de economie, inclusief de vervoerssector, bijdragen tot het verwezenlijken van de door de Europese Raad overeengekomen emissiereducties en tot het waarmaken van de langetermijndoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs.
- (3) In de Europese strategie van 2016 voor emissiearme mobiliteit van de Commissie wordt het doel gesteld dat tegen 2050 de broeikasgasemissies van het vervoer ten minste 60 % lager moeten zijn dan in 1990 en zich gestaag naar nul moeten bewegen.
- (4) Om die doelstelling te halen, is het passend een reeks verschillende maatregelen in overweging te nemen. Naast het vaststellen van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen, namelijk vrachtwagens, bussen en touringcars, kunnen die maatregelen andere acties omvatten die bijdragen tot efficiëntere zware bedrijfsvoertuigen met minder CO<sub>2</sub>-emissies, zoals het optimaliseren van belading, platooning, het opleiden van bestuurders, het gebruik van alternatieve brandstoffen, het vernieuwen van het voertuigenpark, het gebruiken van banden met lage rolweerstand, het verminderen van verkeersopstoppingen en investeringen in infrastructuuronderhoud.

<sup>(1)</sup> PB C 81 van 2.3.2018, blz. 95.

<sup>(2)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 12 juni 2018 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 21 juni 2018.

<sup>(3)</sup> Overeenkomst van Parijs (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4).

- (5) De broeikasgasemissies van zware bedrijfsvoertuigen zijn momenteel verantwoordelijk voor ongeveer 25 % van de emissies van het wegvervoer in de Unie en zullen, als geen bijkomende maatregelen worden genomen, naar schatting met 10 % toenemen tussen 2010 en 2030 en met 17 % tussen 2010 en 2050. Er moeten effectieve maatregelen worden genomen om de emissies van zware bedrijfsvoertuigen in te perken, zodat de vervoerssector een bijdrage levert aan de noodzakelijke emissiereductie.
- (6) In haar mededeling van 2014 betreffende een strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissie van zware bedrijfsvoertuigen onderkent de Commissie dat dergelijke maatregelen alleen kunnen worden ingevoerd als er een gereguleerde procedure is om de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik te bepalen.
- (7) Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> voorziet in het kader voor de invoering van die gereguleerde procedure. Voor een aanzienlijk deel van het zwarevoertuigenpark van de Unie zullen de volgens die procedure verrichte metingen per zware bedrijfsvoertuig betrouwbare en vergelijkbare gegevens over CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik opleveren. De koper van een bepaald zwaar bedrijfsvoertuig en de lidstaat waar het voertuig wordt geregistreerd, zullen toegang hebben tot deze informatie, zodat de lacune in de kennis deels wordt opgevuld.
- (8) Vervoersbedrijven zijn vaak kleine of middelgrote ondernemingen. Bovendien hebben zij nog geen toegang tot gestandaardiseerde informatie om technologieën voor brandstofefficiëntie te evalueren en zware bedrijfsvoertuigen te vergelijken met het doel weloverwogen aankoopbeslissingen te kunnen nemen en hun brandstofkosten terug te dringen, die meer dan een kwart van hun exploitatiekosten bedragen.
- (9) Informatie over de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van een zwaar bedrijfsvoertuig moet openbaar worden gemaakt, zodat alle marktdeelnemers met kennis van zaken aankoopbeslissingen kunnen nemen en een hoog niveau van transparantie gegarandeerd is. Alle zwarebedrijfsvoertuigfabrikanten zullen de prestaties van hun voertuigen kunnen vergelijken met die van andere merken. Dit zal innovatie bevorderen en de ontwikkeling in de richting van zware energiezuinigere bedrijfsvoertuigen stimuleren, zodoende het concurrentievermogen versterken. Deze informatie zal beleidsmakers op EU- en lidstaatsniveau ook een solide basis bieden voor de ontwikkeling van beleidsmaatregelen ter bevordering van het gebruik van zware energiezuinige bedrijfsvoertuigen.
- (10) Om volledig beeld te krijgen van de samenstelling van het zwarevoertuigenpark in de Unie, de evolutie ervan door de jaren heen en het potentiële effect op de uitstoot van CO<sub>2</sub>, is het passend dat de bevoegde instanties van de lidstaten de registratiegegevens van alle nieuwe zware voertuigen en aanhangwagens, met inbegrip van gegevens over de aandrijflijnen en de relevante carrosserie, monitoren en aan de Commissie rapporteren.
- (11) Het is dan ook passend dat zware bedrijfsvoertuigfabrikanten de CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikwaarden die voor ieder zwaar bedrijfsvoertuig worden bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie <sup>(2)</sup>, monitoren en aan de Commissie rapporteren.
- (12) De beschikbaarheid van gegevens over CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik voor de verschillende zware bedrijfsvoertuigcategorieën hangt af van de datum waarop Verordening (EU) 2017/2400 op de categorieën van toepassing zal zijn. Met het oog op duidelijkheid en rechtszekerheid inzake monitoring- en rapporteringsverplichtingen voor fabrikanten, moet deze verordening de aanvangsjaren voor het monitoren en rapporteren vermelden voor iedere zware bedrijfsvoertuigcategorie die binnen haar werkingssfeer valt. Overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 zullen de gegevens beschikbaar zijn voor bepaalde nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in 2019 worden geregistreerd. Vanaf dat jaar moeten fabrikanten worden verplicht de technische gegevens over die voertuigen te monitoren en te rapporteren. Voor andere zware bedrijfsvoertuigcategorieën en -groepen zullen de gegevens pas vanaf een latere datum beschikbaar worden. Voor het bepalen van de aanvangsjaren voor het monitoren en rapporteren van gegevens voor die voertuigcategorieën en -groepen moet een redelijke termijn worden vastgelegd. Omdat het opstellen van de procedures voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van de overblijvende zware bedrijfsvoertuigcategorieën en -groepen technisch gecompliceerd is, moet de termijn worden vastgelegd op zeven jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L 349 van 29.12.2017, blz. 1).

- (13) Het is van algemeen belang dat de technische gegevens die absoluut noodzakelijk zijn voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van een zwaar bedrijfsvoertuig actief onder het publiek worden verspreid om de zware bedrijfsvoertuigspecificaties en de daarmee samenhangende prestaties transparanter te maken en de concurrentie tussen fabrikanten aan te zwengelen. Gegevens die gevoelig liggen met het oog op de bescherming van persoonsgegevens en eerlijke mededinging mogen niet worden bekendgemaakt. Bepaalde gegevens in verband met de aerodynamische prestaties van zware bedrijfsvoertuigen moeten openbaar worden gemaakt in de vorm van een schaal teneinde rekening te houden met overwegingen inzake eerlijke mededinging. De gerapporteerde gegevens moeten kosteloos en op een gemakkelijk toegankelijke wijze openbaar worden gemaakt. Deze verordening doet geen afbreuk aan de andere rechten van openbare toegang tot milieu-informatie, onder meer krachtens Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>.
- (14) Het is belangrijk dat het monitoring- en rapporteringssysteem gebruiksvriendelijk is voor alle vervoersexploitanten ongeacht hun omvang en middelen. Het is evenzeer belangrijk dat de Commissie dit systeem actief propageert opdat het een wezenlijk effect heeft op de sector en om de beschikbaarheid van de gerapporteerde gegevens onder de aandacht te brengen.
- (15) De analyse door de Commissie van de gegevens die de lidstaten en de fabrikanten voor het voorgaande kalenderjaar hebben toegezonden, moet zo aan het publiek worden gepresenteerd dat de prestaties van het zware voertuigenpark van de Unie en van elke lidstaat, alsmede van elke fabrikant, duidelijk worden getoond. De analyse moet het mogelijk maken in en tussen voertuigenparken per opdrachtprofiel te vergelijken aan de hand van het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies voor elke zware bedrijfsvoertuiggroep.
- (16) Het is van essentieel belang dat de overeenkomstig Verordening (EU) 2017/2400 bepaalde CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikwaarden de prestaties van de zware bedrijfsvoertuigen juist weerspiegelen. In die verordening zijn daarom bepalingen opgenomen voor het controleren en waarborgen van de conformiteit van het gebruik van de simulatietool en van de CO<sub>2</sub>-emissie- en brandstofverbruikseigenschappen van de relevante onderdelen, technische eenheden en systemen. Testen op de weg moeten deel uitmaken van die controleprocedure. Het nieuwe kader voor typegoedkeuring als omschreven in Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup> biedt de instrumenten om ervoor te zorgen dat de fabrikant maatregelen treft bij afwijkingen en dat de Commissie in geval van niet-naleving administratieve boeten kan opleggen. In dat nieuwe kader wordt ook onderkend dat het belangrijk is derden toe te staan om onafhankelijke testen van voertuigen uit te voeren en om de nodige gegevens te raadplegen. De Commissie moet de resultaten van die controletests monitoren en in haar jaarverslag een analyse van die resultaten opnemen.
- (17) 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.
- (18) De Commissie moet de mogelijkheid krijgen om een administratieve boete op te leggen indien zij constateert dat de door de fabrikant gerapporteerde gegevens afwijken van de in het kader van Verordening (EG) nr. 595/2009 en, met name, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie <sup>(3)</sup> en Verordening (EU) 2017/2400 geregistreerde gegevens, of indien de fabrikant de vereiste gegevens niet binnen de vastgestelde termijn verstrekt. Deze boeten moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (19) Gezien de ervaring die het Europees Milieuagentschap (EEA) heeft opgedaan bij het monitoren en rapporteren van gegevens over CO<sub>2</sub>-emissies overeenkomstig Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> voor nieuwe personenauto's en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(5)</sup> voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, is het passend om het Europees Milieuagentschap bevoegd te maken voor de

<sup>(1)</sup> Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Aarhus betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de communautaire instellingen en organen (PB L 264 van 25.9.2006, blz. 13).

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie van 25 mei 2011 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en tot wijziging van de bijlagen I en III bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 167 van 25.6.2011, blz. 1).

<sup>(4)</sup> 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 (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

<sup>(5)</sup> 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 (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

uitwisseling van dergelijke 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 zo veel mogelijk op één lijn te brengen met de bestaande procedures voor lichte voertuigen.

- (20) Met het oog op gelijkvormige voorwaarden voor de uitvoering van de in deze verordening vastgestelde bepalingen inzake de verificatie en correctie van de gecontroleerde data, moeten 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 Raad <sup>(1)</sup>.
- (21) Opdat de gegevensvereisten en de monitoring- en rapporteringsprocedure in de loop der jaren geschikt blijven voor het beoordelen van de bijdrage van het zwarevoertuigenpark aan CO<sub>2</sub>-emissies, opdat gegevens over nieuwe en geavanceerde CO<sub>2</sub>-beperkende technologieën en over de resultaten van controletests op de weg beschikbaar blijven; opdat de waardeschalen van de luchtweerstand geschikt blijven voor informatie- en vergelijkbaarheidsdoel-einden; alsmede ter aanvulling op de bepalingen inzake administratieve boeten, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van: het nader bepalen van de door de lidstaten te rapporteren gegevens voor het monitoren van de resultaten van controletests op de weg; het bepalen van de criteria, de berekening en de methode voor de inning van aan fabrikanten opgelegde administratieve boeten; het wijzigen van de gegevensvereisten; het wijzigen van de waardeschalen voor de luchtweerstand; het aanvullen van de aanvangsjaren voor het monitoren en rapporteren van de betrokken zwarebedrijfsvoertuigcategorieën; en het wijzigen van de in de bijlagen van deze verordening beschreven monitoring- en rapporteringsprocedure. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen stroken met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven <sup>(2)</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (22) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het monitoren en rapporteren van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de Unie, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar 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 nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

##### Onderwerp

Bij deze verordening worden de vereisten vastgesteld voor het monitoren en rapporteren van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de Unie worden geregistreerd.

#### Artikel 2

##### Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op het monitoren en rapporteren van gegevens over nieuwe zware bedrijfsvoertuigen door de lidstaten en de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen.

Zij is van toepassing op voertuigen van de volgende categorieën:

- a) voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> en N<sub>2</sub> met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg die niet vallen binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup>, en alle voertuigen van de categorieën M<sub>3</sub> en N<sub>3</sub>;
- b) voertuigen van de categorieën O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>.

Voor de toepassing van deze verordening worden die voertuigen zware bedrijfsvoertuigen genoemd.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

<sup>(3)</sup> 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).

### 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 Raad <sup>(1)</sup> en Verordening (EG) nr. 595/2009.

### Artikel 4

#### Monitoring en rapportering door de lidstaten

1. Met ingang van 1 januari 2019 en ieder daaropvolgend kalenderjaar monitoren de lidstaten de in bijlage I, deel A, vermelde gegevens in verband met nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die voor het eerst in de Unie worden geregistreerd.

Met ingang van 2020 rapporteren de bevoegde instanties van de lidstaten die gegevens elk jaar uiterlijk op 28 februari aan de Commissie volgens de in bijlage II beschreven rapporteringsprocedure.

Gegevens met betrekking tot nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die eerder 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.

2. De bevoegde instanties die belast zijn met het monitoren en rapporteren van 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. Vanaf de in bijlage I, deel B, punt 1, vastgelegde aanvangsjaren monitoren fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen per kalenderjaar de in bijlage I, deel B, punt 2, vermelde gegevens voor elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig.

Met ingang van de in bijlage I, deel B, punt 1, vastgelegde aanvangsjaren rapporteren fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen elk jaar uiterlijk op 28 februari die gegevens voor elk nieuw zwaar bedrijfsvoertuig met een datum van de simulatie binnen het voorgaande kalenderjaar aan de Commissie volgens de in bijlage II beschreven rapporteringsprocedure.

De datum van simulatie is de overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 2, veld 71, gerapporteerde datum.

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 over zware bedrijfsvoertuigen.

Het register wordt openbaar gemaakt, met uitzondering van de gegevens vermeld in bijlage I, deel A, veld a), en bijlage I, deel B, punt 2, velden 1, 24, 25, 32, 33, 39 en 40. De waarden van de gegevens in bijlage I, deel B, punt 2, veld 23, worden openbaar gemaakt in de vorm van een schaal, als uiteengezet in bijlage I, deel C.

2. Het register wordt namens de Commissie beheerd door het Europees Milieuagentschap.

### Artikel 7

#### Monitoring van de resultaten van controletests op de weg

1. De Commissie monitort indien beschikbaar de resultaten van tests op de weg die in het kader van Verordening (EG) nr. 595/2009 zijn uitgevoerd ter verificering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

2. De Commissie is bevoegd deze verordening bij gedelegeerde handeling overeenkomstig artikel 13 aan te vullen met de gegevens die de bevoegde instanties van de lidstaten voor de toepassing van lid 1 van dit artikel moeten rapporteren.

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



*Artikel 8***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.
2. De Commissie verifieert zelf de kwaliteit van de overeenkomstig de artikelen 4 en 5 gerapporteerde gegevens.
3. Wanneer de Commissie op fouten in de gegevens wordt gewezen of als gevolg 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 register te corrigeren.
4. De Commissie kan de in leden 2 en 3 van dit artikel bedoelde verificatie- en correctie maatregelen bij uitvoeringshandeling bepalen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12 bedoelde onderzoeksprocedure.

*Artikel 9***Administratieve boeten**

1. De Commissie kan een administratieve boete opleggen indien:
  - a) zij constateert dat de door de fabrikant krachtens artikel 5 van deze verordening gerapporteerde gegevens afwijken van de gegevens van het gegevensdossier van de fabrikant of het op grond van Verordening (EG) nr. 595/2009 afgegeven typegoedkeuringscertificaat, en de afwijking het gevolg is van opzet of ernstige nalatigheid;
  - b) indien de gegevens niet binnen de overeenkomstig artikel 5, lid 1, toepasselijke termijn worden ingediend en de vertraging niet naar behoren te verantwoorden is.

Voor het verifiëren van de in punt a) bedoelde gegevens pleegt de Commissie overleg met de bevoegde goedkeuringsinstanties.

De administratieve boeten zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend en bedragen niet meer dan 30 000 EUR per zwaar bedrijfsvoertuig waarop de afwijkende of vertraagde gegevens als bedoeld in de punten a) en b) betrekking hebben.

2. In aanvulling op deze verordening stelt de Commissie overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast op basis van de in lid 3 van dit artikel vastgelegde beginselen teneinde de procedure en de methoden voor de berekening en de inning van de lid 1 van dit artikel bedoelde boeten vast te stellen.
3. De in lid 2 bedoelde gedelegeerde handelingen zijn in overeenstemming met de volgende beginselen:
  - a) de door de Commissie vastgestelde procedure eerbiedigt het recht op behoorlijk bestuur, en met name het recht om te worden gehoord en het recht op toegang tot het dossier, zulks met inachtneming van de legitieme belangen inzake vertrouwelijkheid en het handelsgeheim;
  - b) bij het berekenen van de passende administratieve boete baseert de Commissie zich op de beginselen van doeltreffendheid, evenredigheid en afschrikking, waar passend rekening houdend met de ernst en gevolgen van de afwijking of vertraging, het aantal bij de afwijkende of vertraagde gegevens betrokken zware bedrijfsvoertuigen, de goede trouw van de fabrikant, de mate van zorgvuldigheid en medewerking van de fabrikant, de herhaling, frequentie of duur van de afwijking of de vertraging, alsmede eerdere sancties die aan dezelfde fabrikant zijn opgelegd;
  - c) administratieve boeten worden zonder onnodige vertraging geïnd door betalingstermijnen vast te stellen en, indien passend, te voorzien in de mogelijkheid om betalingen in verschillende termijnen en fasen op te splitsen.
4. De bedragen aan administratieve boeten worden beschouwd als ontvangsten voor de algemene begroting van de Unie.

*Artikel 10***Verslag**

1. De Commissie brengt elk jaar uiterlijk op 31 oktober een jaarverslag uit met haar analyse van de door de lidstaten en de fabrikanten toegezonden gegevens betreffende het voorgaande kalenderjaar.

2. Uit de analyse blijkt ten minste hoe het zwarevoertuigenpark van de Unie, alsmede van dat van elke lidstaat en elke fabrikant, presteert met betrekking tot het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies voor elke groep van zwarebedrijfsvoertuigen voor elke combinatie van opdrachtprofiel, belading en brandstof. Ook wordt rekening gehouden met het gebruik van nieuwe en geavanceerde CO<sub>2</sub>-beperkende technologieën, alsmede van alternatieve aandrijfsystemen. Daarnaast bevat de analyse, indien beschikbaar, een analyse van de resultaten van overeenkomstig artikel 7 gemonitorde controletests op de weg.

3. De Commissie stelt de analyse op met steun van het Europees Milieuagentschap.

#### Artikel 11

### Wijzigingen van de bijlagen

1. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen om:

- a) de gegevensvereisten als vermeld in bijlage I, deel A en deel B, te actualiseren of bij te stellen, indien zulks nodig wordt geacht voor een grondige analyse overeenkomstig artikel 10;
- b) de aanvangsjaren in bijlage I, deel B, punt 1, te vervolledigen;
- c) de schalen in bijlage I, deel C, te actualiseren of bij te stellen teneinde rekening te houden met veranderingen van zwarebedrijfsvoertuigontwerpen en ervoor te zorgen dat de schalen geschikt blijven voor informatie- en vergelijkbaarheidsdoeleinden;
- d) de in bijlage II vervatte monitoring- en rapporteringsprocedure af te stemmen op de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van deze verordening.

2. De in lid 1, onder b) bedoelde gedelegeerde handelingen worden uiterlijk op 30 juli 2025 vastgesteld.

#### Artikel 12

### Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad <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 13

### Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 7, lid 2, artikel 9, lid 2, en artikel 11, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van zeven jaar met ingang van 29 juli 2018. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van zeven jaar een verslag over de bevoegdheidsdelegatie op. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 7, lid 2, artikel 9, lid 2, en artikel 11, lid 1, 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 van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13).

6. Een overeenkomstig artikel 7, lid 2, artikel 9, lid 2, en artikel 11, lid 1, 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 heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

#### Artikel 14

#### **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, 28 juni 2018.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

A. TAJANI

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

L. PAVLOVA

---



## BIJLAGE I

**Regels inzake te monitoren en te rapporteren gegevens**

DEEL A: DOOR DE LIDSTATEN TE MONITOREN EN TE RAPPORTEREN GEGEVENS:

- a) de voertuigidentificatienummers van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen als bedoeld in artikel 2, tweede alinea, onder a) en b), die in de lidstaat zijn geregistreerd;
- b) de naam van de fabrikant;
- c) het merk (handelsnaam van de fabrikant);
- d) de carrosseriecode als vermeld in punt 38 van het certificaat van overeenstemming (indien beschikbaar);
- e) in het geval van de in artikel 2, tweede alinea, onder a), bedoelde zware bedrijfsvoertuigen: de informatie over de motor als vermeld in de punten 23, 23.1 en 26 van het certificaat van overeenstemming.

DEEL B: DOOR DE FABRIKANTEN VAN ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN TE MONITOREN EN TE RAPPORTEREN GEGEVENS

1. De aanvangsjaren voor het monitoren en rapporteren van gegevens voor de in artikel 2, tweede alinea, onder a) en b), genoemde zwarevoertuigcategorieën:

Zware bedrijfsvoertuigcategorie	Voertuiggroep in voertuigcategorie (als bedoeld in bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400)	Aanvangsjaar Monitoring	Aanvangsjaar Rapportering
N <sub>1</sub>	—	—	—
N <sub>2</sub>	1 en 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 en 10	2019	2020
	11, 12 en 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	—	—	—
M <sub>2</sub>	—	—	—
M <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>4</sub>	—	—	—

2. Te monitoren en te rapporteren gegevens:

Nr.	Monitoringparameters	Bron: deel I van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400, tenzij anders bepaald	Beschrijving
1	Voertuigidentificatienummer (VIN)	1.1.3	Voertuig- en onderdeeldentificatie
2	Motorcertificeringsnummer	1.2.2	
3	CdxA ( <sup>1</sup> )-certificeringsnummer (indien van toepassing)	1.8.3	
4	Transmissiecertificeringsnummer	1.3.2	
5	Ascificeringsnummer	1.6.2	
6	Bandencertificeringsnummer, as 1	1.9.2	
7	Bandencertificeringsnummer, as 2	1.9.6	
8	Bandencertificeringsnummer, as 3	1.9.10	
9	Bandencertificeringsnummer, as 4	1.9.14	

Nr.	Monitoringparameters	Bron: deel I van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400, tenzij anders bepaald	Beschrijving
10	Voertuigcategorie (N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	1.1.4	Voertuigclassificatie
11	Assenconfiguratie	1.1.5	
12	Maximaal toegelaten brutogewicht van het voertuig (t)	1.1.6	
13	Voertuiggroep	1.1.7	
14	Naam en adres van de fabrikant	1.1.1	Voertuig- en chassispecificatie
15	Merk (handelsnaam van de fabrikant)	1.1.7 Deel II van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400	Voornaamste motorspecificaties
16	Gecorrigeerde feitelijke eigen massa (kg)	1.1.8	
17	Nominaal motorvermogen (kW)	1.2.3	
18	Stationair toerental (1/min)	1.2.4	
19	Nominaal toerental (1/min)	1.2.5	
20	Cilinderinhoud (ltr)	1.2.6	
21	Referentiebrandstoftype (diesel/LPG/CNG...)	1.2.7	Aerodynamica
22	Toegepaste certificeringsoptie om het CdxA te berekenen (standaardwaarden/meting)	1.8.2	
23	CdxA-waarde (luchtweerstandswaarde)	1.8.4	
24	Naam en adres van de fabrikant van de transmissie	—	Voornaamste transmissiespecificaties
25	Merk (handelsnaam van de fabrikant van de transmissie)	—	
26	Toegepaste certificeringsoptie om met simulatietools een verliesdiagram te genereren (optie 1/optie 2/optie 3/standaardwaarden)	1.3.3	
27	Transmissietype (SMT <sup>(2)</sup> , AMT <sup>(3)</sup> , APT <sup>(4)</sup> -S <sup>(5)</sup> , APT-P <sup>(6)</sup> )	1.3.4	
28	Aantal versnellingen	1.3.5	
29	Eindoverbrengingsverhouding	1.3.6	
30	Retardertype	1.3.7	
31	Aftakas (ja/nee)	1.3.8	Voornaamste as-specificaties
32	Naam en adres van de fabrikant van de as	—	
33	Merk (handelsnaam van de fabrikant van de as)	—	
34	Toegepaste certificeringsoptie om met een simulatietool een verliesdiagram te genereren (standaardwaarden/meting)	1.7.3	
35	Astype (bv. standaard enkelvoudig aangedreven as)	1.7.4	
36	Asverhouding	1.7.5	

Nr.	Monitoringparameters	Bron: deel I van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400, tenzij anders bepaald	Beschrijving
37	Toegepaste certificeringsoptie om met een simulatietool een verliesdiagram te genereren (standaardwaarden/meting)	1.6.3	Specificaties haakse overbrenging
38	Verhouding haakse overbrenging	1.6.4	
39	Naam en adres van de fabrikant van de band	—	Voornaamste band-specificaties
40	Merk (handelsnaam van de fabrikant van de band)	—	
41	Bandmaten as 1	1.9.1	
42	Specifieke rolweerstandcoëfficiënt (rolling resistance coëfficiënt, RRC) van alle banden op as 1	1.9.3	
43	Bandmaten, as 2	1.9.4	
44	Tweeassig (ja/nee), as 2	1.9.5	
45	Specifieke RRC van alle banden op as 2	1.9.7	
46	Bandmaten, as 3	1.9.8	
47	Tweeassig (ja/nee), as 3	1.9.9	
48	Specifieke RRC van alle banden op as 3	1.9.11	
49	Bandmaten, as 4	1.9.12	
50	Tweeassig (ja/nee), as 4	1.9.13	
51	Specifieke RRC van alle banden op as 4	1.9.15	
52	Ventilatortechnologie voor motorkoeling	1.10.1	Voornaamste aanvullende specificaties
53	Stuurpomp	1.10.2	
54	Elektrisch systeem	1.10.3	
55	Pneumatisch systeem	1.10.4	
56	Opdrachtprofiel (lange afstanden, lange afstanden (EMS (?)), regionaal, regionaal (EMS), stedelijk, gemeentelijk, bouw)	2.1.1	Simulatieparameters (voor iedere combinatie van opdrachtprofiel/belasting/brandstof)
57	Belasting (als bepaald in de simulatietool) (kg)	2.1.2	
58	Brandstoftype (diesel/benzine/lpg/CNG/...)	2.1.3	
59	Totale massa van het voertuig bij simulatie (kg)	2.1.4	
60	Gemiddelde snelheid (km/h)	2.2.1	Rijprestaties van het voertuig (voor iedere combinatie van opdrachtprofiel/belasting/brandstof)
61	Minimale momentane snelheid (km/h)	2.2.2	
62	Maximale momentane snelheid (km/h)	2.2.3	
63	Maximumvertraging ( $m/s^2$ )	2.2.4	
64	Maximumversnelling ( $m/s^2$ )	2.2.5	
65	Percentage volle belasting tijdens rijtijd	2.2.6	

Nr.	Monitoringparameters	Bron: deel I van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400, tenzij anders bepaald	Beschrijving
66	Totaal aantal versnellingen	2.2.7	
67	Totale afgelegde afstand (km)	2.2.8	
68	CO <sub>2</sub> -emissies (uitgedrukt in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	CO <sub>2</sub> -emissies en brandstofverbruik (voor iedere combinatie van opdrachtprofiel/belasting/brandstof)
69	Brandstofverbruik (uitgedrukt in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1-2.3.12	
70	Versie van de simulatietool (X.X.X.)	3.1.1	Software- en gebruikersgegevens
71	Datum en tijdstip van de simulatie	3.1.2	
72	Licentienummer voor het gebruik van de simulatietool	—	
73	Cryptografische hash van het resultaat van de simulatietool	3.1.4	
74	Geavanceerde CO <sub>2</sub> -beperkende technologieën	—	CO <sub>2</sub> -beperkende voertuigtechnologieën
75	CO <sub>2</sub> -massa-emissie van de motor boven WHTC <sup>(8)</sup> (g/kWh)	Punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang toepasselijk	CO <sub>2</sub> -emissie en specifiek brandstofverbruik van de motor
76	Brandstofverbruik van de motor boven WHTC [g/kWh]	Punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.2 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang toepasselijk	
77	CO <sub>2</sub> -massa-emissie van de motor boven WHSC <sup>(9)</sup> (g/kWh)	Punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang toepasselijk	
78	Brandstofverbruik van de motor boven WHSC [g/kWh]	Punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 5 of punt 1.4.1 van het addendum bij aanhangsel 7 bij bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011, naargelang toepasselijk	

(1) Luchtweerstand.

(2) Gesynchroniseerde manuele transmissie.

(3) Geautomatiseerde manuele transmissie of automatische mechanisch gekoppelde transmissie.

(4) Transmissie met automatische vermogenswisseling.

(5) „S-opstelling”: seriële opstelling van een koppelvormer en de daarmee verbonden mechanische delen van de transmissie.

(6) „P-opstelling”: parallelle opstelling van een koppelvormer en de daarmee verbonden mechanische delen van de transmissie (bv. bij installaties waarbij het vermogen wordt gesplitst).

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

(8) Wereldwijd geharmoniseerde transiënte rijcyclus.

(9) Wereldwijd geharmoniseerde stationaire rijcyclus.

## DEEL C: LUCHTWEERSTANDSWAARDE (CDXA) VOOR PUBLICATIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 6

Met het oog op het openbaar maken van de in veld 23 vermelde CdxA-waarde overeenkomstig artikel 6, gebruikt de Commissie de schalen die zijn vastgelegd in de volgende tabel, die voor elke CdxA-waarde de overeenkomstige schaal bevat:

Schaal	CdxA-waarde [m <sup>2</sup> ]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## BIJLAGE II

**Rapportering en beheer van gegevens**

## 1. RAPPORTERING DOOR DE LIDSTATEN

- 1.1. Het contactpunt van de bevoegde instantie zendt de in bijlage I, deel A, vermelde gegevens overeenkomstig artikel 4 langs elektronische weg door aan het centrale gegevensarchief dat door het Europees Milieuagentschap („het Agentschap”) wordt beheerd.

Het contactpunt stelt de Commissie en het Agentschap in kennis van de gegevensoverdracht door een e-mail te sturen naar de volgende adressen:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

en

HDV-monitoring@eea.europa.eu

## 2. RAPPORTERING DOOR FABRIKANTEN

- 2.1. De fabrikanten stellen de Commissie onverwijld, en uiterlijk op 31 december 2018 in kennis van de volgende informatie:

- a) de naam van de fabrikant vermeld op het certificaat van overeenstemming of het individueel goedkeuringscertificaat;
- b) de in Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie <sup>(1)</sup> vastgestelde WMI-code (World Manufacturer Identifier) die moet worden gebruikt in de voertuigidentificatienummers van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die in de handel wordt gebracht;
- c) het contactpunt dat verantwoordelijk is voor het uploaden van de gegevens naar het Business Data Repository van het Agentschap.

Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen in die informatie.

De kennisgevingen worden verzonden naar de in punt 1.1 vermelde adressen.

- 2.2. Nieuwe fabrikanten die zich op de markt begeven, stellen de Commissie onverwijld in kennis van de in punt 2.1 vermelde informatie.
- 2.3. Het contactpunt van de fabrikant zendt de in bijlage I, deel B, punt 2 vermelde gegevens overeenkomstig artikel 5, lid 1, door middel van elektronische gegevensoverdracht door aan het door het Agentschap beheerde Business Data Repository.

Het contactpunt stelt de Commissie en het Agentschap in kennis van de gegevensoverdracht door een e-mail te sturen naar de in punt 1.1 bedoelde adressen.

## 3. GEGEVENSVERWERKING

- 3.1. Het Agentschap verwerkt de overeenkomstig de punten 1.1 en 2.3 toegezonden gegevens en neemt de verwerkte gegevens op in het register.
- 3.2. De gegevens over de zware bedrijfsvoertuigen die in het voorgaande kalenderjaar zijn geregistreerd en in het register zijn opgenomen, worden uiterlijk op 31 oktober van elk jaar, met ingang van 2020, bekendgemaakt, met uitzondering van de in artikel 6, lid 1, bedoelde gegevens.

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie van 11 januari 2011 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de voorgeschreven constructieplaat en voor het voertuigidentificatienummer van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 8 van 12.1.2011, blz. 1).



- 3.3. Indien een bevoegde instantie of fabrikanten fouten vaststellen in de ingediende gegevens, stellen zij de Commissie en het Agentschap hiervan onverwijld in kennis door een foutrapport in te dienen bij het centrale gegevensarchief of het Business Data Repository en door een e-mail te sturen aan de in punt 1.1 adressen.
  - 3.4. De Commissie verifieert de gemelde fouten met de steun van het Agentschap en corrigeert deze indien passend in het register.
  - 3.5. De Commissie stelt met de steun van het Agentschap binnen een redelijke termijn voorafgaand aan de indieningstermijnen elektronische formulieren ter beschikking voor de in de punten 1.1 en 2.3 bedoelde gegevensoverdrachten.
-