

II

(Mededelingen)

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN
DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**Richtsnoeren voor de monitoring en rapportering van gegevens over de registratie van nieuwe
lichte voertuigen**

(2017/C 218/01)

DISCLAIMER

Doel van deze mededeling met richtsnoeren is het verzamelen, indienen en beoordelen van CO₂-monitoringgegevens voor lichte voertuigen te vergemakkelijken door aan te geven hoe de Commissie de desbetreffende bepalingen van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad interpreteert. Deze mededeling is bedoeld om overheden en exploitanten bij te staan, maar alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie is bevoegd om een bindende interpretatie van het recht van de Unie te geven.

1. INLEIDING

Overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en artikel 8 van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken, moeten de lidstaten elk jaar bepaalde gegevens over nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen verzamelen en aan de Commissie overdragen. Aan de hand van die gegevens zullen de gemiddelde specifieke CO₂-emissies en de specifieke emissiedoelstellingen voor fabrikanten van nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen worden vastgesteld en zal ook kunnen worden nagegaan of de fabrikanten de doelstellingen halen. Verordening (EU) nr. 1014/2010 van de Commissie ⁽³⁾ en Verordening (EU) nr. 293/2012 van de Commissie ⁽⁴⁾ moeten de consistentie van de door de lidstaten over te dragen gegevens garanderen door regels voor het verzamelen en rapporteren van die gegevens vast te stellen.

De Commissie heeft in 2010 een mededeling ⁽⁵⁾ gepubliceerd om het verzamelen, indienen en beoordelen van de voor de toepassing van Verordening (EG) nr. 443/2009 vereiste gegevens te vergemakkelijken en de lidstaten richtsnoeren over de te verstrekken gegevens, het te gebruiken formaat en de toegepaste berekeningsmethode te verschaffen. Deze mededeling van de Commissie is een update van mededeling COM(2010) 657 final, rekening houdend met:

— Verordening (EU) nr. 333/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen ⁽⁶⁾;

⁽¹⁾ 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 5.6.2009, blz. 1).

⁽²⁾ 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 CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 1014/2010 van de Commissie van 10 november 2010 inzake de monitoring en rapportering van registratiegegevens van nieuwe personenauto's overeenkomstig Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 293 van 11.11.2010, blz. 15).

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 293/2012 van de Commissie van 3 april 2012 inzake de monitoring en rapportering van registratiegegevens van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 98 van 4.4.2012, blz. 1).

⁽⁵⁾ Mededeling van de Commissie over de monitoring van en rapportering over registratiegegevens van nieuwe personenauto's (COM(2010) 657 definitief).

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 333/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2014 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen (PB L 103 van 5.4.2014, blz. 15).

- Verordening (EU) nr. 510/2011, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 253/2014⁽¹⁾ teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen;
- De correlatiemethode voor de invoering van de Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure (wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen, WLTP), zoals vastgesteld bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie⁽²⁾, alsook van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 van de Commissie⁽³⁾.

De modaliteiten voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen, de emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en de invoering van de WLTP zijn van invloed op de gegevensrapportage en op de methode die wordt toegepast om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies en de specifieke emissiedoelstelling van fabrikanten van lichte voertuigen te berekenen. Vanaf 1 september 2017 zal de nieuwe regelgevende testprocedure voor het meten van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van lichte voertuigen, de WLTP, vastgesteld bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie⁽⁴⁾, de New European Driving Cycle (nieuwe Europese rijcyclus, NEDC), die momenteel krachtens Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie⁽⁵⁾ wordt toegepast, geleidelijk aan vervangen.

Met de invoering van de WLTP zullen realistischer en betrouwbaarder gegevens over het brandstofverbruik en de CO₂-emissies beschikbaar zijn, wat van essentieel belang is voor de verdere uitvoering van een strategie voor emissiearme mobiliteit, zoals gevraagd in de aanbeveling van het Europees Parlement naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector. Rekening houdend met de relevante wijzigingen en om een bijdrage te leveren aan een doeltreffende uitvoering van de strategie voor emissiearme mobiliteit die in juli 2016 door de Commissie is aangenomen⁽⁶⁾, is deze mededeling van de Commissie erop gericht het verzamelen, indienen en beoordelen van de gegevens te vergemakkelijken door de lidstaten richtsnoeren over de te verstrekken gegevens en het te gebruiken formaat te geven en de fabrikanten duidelijkheid te verschaffen over de berekeningsmethode die wordt toegepast om na te gaan of zij hun specifieke emissiedoelstelling halen. Verdere richtsnoeren kunnen eveneens ad hoc worden verstrekt.

2. GEGEVENS

2.1 Gegevensbronnen

Tot de volledige invoering van de WLTP in 2018 zijn de voornaamste gegevensbronnen die de lidstaten moeten gebruiken om de monitoringgegevens te verzamelen, de certificaten van overeenstemming of, wanneer daar voor de registratie van een voertuig geen gebruik van wordt gemaakt, de typegoedkeuringsdocumentatie. Aangezien de typegoedkeuringsdocumentatie verschillende waarden kan bevatten, dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat de gegevens uit die documentatie overeenkomen met die op het certificaat van overeenstemming.

Met de invoering van de WLTP zal voor elk individueel voertuig een specifieke CO₂-emissiewaarde worden berekend en alleen op het certificaat van overeenstemming worden vermeld. Om die waarden doeltreffend te kunnen monitoren en verifiëren, zullen, zoals dat voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen al het geval is, ook voor nieuwe personenauto's de voertuigidentificatienummers (VIN's) als basis voor de monitoring moeten worden gebruikt. Bijgevolg zullen vanaf 2018 de certificaten van overeenstemming de enige gegevensbron zijn om op de WLTP gebaseerde CO₂-monitoringgegevens te verzamelen en te rapporteren (VIN-gegevens kunnen al op vrijwillige basis worden verstrekt voor 2017, wanneer de WLTP zal worden geïntroduceerd).

Er zij op gewezen dat, overeenkomstig artikel 9 bis, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1014/2010, de verwerking van de VIN's niet de verwerking zal omvatten van persoonsgegevens die aan die nummers zouden kunnen worden gekoppeld, of van andere gegevens die het mogelijk zouden kunnen maken voertuigidentificatienummers aan persoonsgegevens te koppelen.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 253/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen (PB L 84 van 20.3.2014, blz. 38).

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om de verandering in de regelgevende testprocedure weer te geven en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1014/2010 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 679).

⁽³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 van de Commissie van 2 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om de verandering in de regelgevende testprocedure weer te geven en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 293/2012 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 644).

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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 199 van 28.7.2008, blz. 1).

⁽⁶⁾ COM(2016) 501 final.

2.2 Lijst van fabrikanten

De gegevens die in de desbetreffende wetgeving zijn gespecificeerd en hieronder worden toegelicht, moeten worden gemonitord en geregistreerd voor elke fabrikant met nieuwe voertuigregistraties in de Unie. Krachtens Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 moet elke fabrikant een specifieke emissiedoelstelling halen. Het is dus van belang dat elke fabrikant duidelijk wordt geïdentificeerd⁽¹⁾. Om de identificatie van de fabrikanten te harmoniseren, is er een gemeenschappelijke lijst met namen van fabrikanten opgesteld, die jaarlijks wordt bijgewerkt⁽²⁾. De lidstaten moeten die lijst gebruiken als basis voor de rapportage zoals bedoeld in artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1014/2010 en in artikel 9, lid 2, van Verordening (EU) nr. 293/2012, samen met de VIN's. Omdat Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 van toepassing zijn op fabrikanten binnen en buiten de EU, kunnen er geen verschillen naargelang de vestigingsplaats van de fabrikant worden geaccepteerd. Overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) nr. 1014/2010 en artikel 8 van Verordening (EU) nr. 293/2012 moet er echter een uitzondering worden gemaakt wanneer voertuigen niet onder een EG-typegoedkeuring, maar onder een nationale typegoedkeuring van kleine series of een individuele goedkeuring vallen. In die gevallen moeten de lidstaten in plaats van de naam van de fabrikant de in dat artikel vermelde aanduidingen gebruiken, d.w.z. „AA-IVA” voor voertuigtypen die individueel zijn goedgekeurd, en „AA-NSS” voor voertuigtypen die nationaal in kleine series zijn goedgekeurd.

2.3 Gegevensvereisten

Overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 moeten de bevoegde autoriteiten in de lidstaten alle gegevens rapporteren die in bijlage II bij deze verordeningen zijn gespecificeerd. Mochten er relevante gegevens ontbreken in de bron die als basis voor de registratie is gebruikt, dan moeten de bevoegde instanties de fabrikanten verzoeken de dataset te completeren. De bevoegde instanties moeten ervoor instaan dat alle desbetreffende gegevens op het moment van registratie aanwezig zijn en binnen de in punt 2.4 vermelde termijn aan de Commissie en het Europees Milieuagentschap (EEA) worden verstrekt. Voor voertuigen die onder een nationale typegoedkeuring voor kleine series of een individuele typegoedkeuring vallen, is alleen het aantal registraties vereist; Andere informatie is facultatief.

Aangezien de lidstaten overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EU) nr. 1014/2010 en Verordening (EU) nr. 293/2012 moeten zorgen voor het onderhouden, verzamelen, controleren, verifiëren en verzenden van de monitoringgegevens, wordt van de nationale autoriteiten verwacht dat zij zorgvuldig te werk gaan om te garanderen dat de aan de Commissie verstrekte gegevens zo nauwkeurig mogelijk zijn.

Met de invoering van de WLTP zullen er nieuwe gegevensvereisten gelden. Aangezien de voertuigregistratie- en CO₂-monitoringsystemen omvangrijke aanpassingen vergen, mogen de lidstaten de nieuwe monitoringparameters in 2017 geleidelijk aan invoeren, maar vanaf 2018 is de complete nieuwe dataset verplicht. De in 2018 te rapporteren gegevens voor 2017 moeten ten minste de gegevens bevatten die voor het halen van de doelstellingen en voor de preventie van misbruik van de correlatieprocedure nodig zijn. De gegevensvereisten zullen als volgt worden geïntroduceerd en zullen verplicht zijn vanaf 2017, respectievelijk 2018:

- **vanaf 2017**, d.w.z. de dataset die in 2018 moet worden verstrekt, zullen de volgende aanvullende gegevens verplicht zijn:
 - de verificatiefactor (indien beschikbaar⁽³⁾)
 - de afwijkingsfactor D_e (indien beschikbaar⁽⁴⁾)
- **vanaf 2018**, d.w.z. de dataset die in 2019 moet worden verstrekt, zullen de volgende aanvullende gegevens verplicht zijn:
 - de specifieke CO₂-emissies (WLTP)
 - de totale WLTP-CO₂-emissiebesparingen door eco-innovatie(s)
 - het voertuigidentificatienummer
 - de WLTP-testmassa

⁽¹⁾ Punt 0.5 op het certificaat van overeenstemming; artikel 3, lid 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 443/2009 en artikel 3, lid 1, onder f), van Verordening (EG) nr. 510/2011: „fabrikant: de persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG en die instaat voor de overeenstemming van de productie.”

⁽²⁾ https://circabc.europa.eu/sd/a/00e8fe6c-3ad8-4e9f-9a39-437501f609a4/Manufacturer_list.xls

⁽³⁾ Deze gegevensparameter is niet voor alle voertuigen beschikbaar; voor meer details: zie punt 6.5 van deze mededeling.

⁽⁴⁾ COM(2016) 501 final.

- de categorie van het geregistreerde voertuig ⁽¹⁾
- het identificatienummer van de voertuigfamilie.

3. GEGEVENSOVERDRACHT

Om een tijdige en efficiënte communicatie tussen de bevoegde instanties, de fabrikanten en de Commissie te garanderen, is het raadzaam dat de bevoegde instanties die overeenkomstig artikel 8, lid 7, van Verordening (EG) nr. 443/2009 ⁽²⁾ zijn aangewezen en verantwoordelijk zijn voor de overdracht van de gegevens, ten minste twee ambtenaren als contactpersonen aanwijzen en de Commissie hun naam en contactgegevens meedelen. Die ambtenaren dienen zich bij het centrale gegevensarchief van het Europees milieuobservatie- en informatienetwerk (Eionet) van het EEA ⁽³⁾ aan te melden.

Overeenkomstig artikel 2 van Verordening (EU) nr. 1014/2010 moet de lidstaat de Commissie ervan in kennis stellen dat de gegevens naar het centrale gegevensarchief zijn geüpload. Daartoe wordt de lidstaat aanbevolen een e-mail naar de functionele mailbox van de Commissie (EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu) te sturen, met kopie aan de functionele mailbox van het EEA (CO2-monitoring@eea.europa.eu). De gegevens zullen worden opgeslagen in een databank die voor de Commissie door het EEA zal worden beheerd. De voorlopige en de definitieve datasets die aan de fabrikanten zijn meegedeeld, zullen via internet openbaar toegankelijk worden gemaakt.

Overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 moeten de lidstaten de complete dataset uiterlijk 28 februari van elk kalenderjaar valideren en doorsturen.

3.1 Formaat

De gegevens moeten worden ingediend in twee afzonderlijke .xml-bestanden, één voor de geaggregeerde gegevens en één voor de gedetailleerde gegevens die in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EG) nr. 510/2011 zijn gespecificeerd. Nadere specificaties van de .xml-bestanden worden verstrekt in de richtsnoeren die op CIRCABC zijn gepubliceerd. ⁽⁴⁾

3.2 Verificatie

De gegevens en de .xml-codering kunnen onafhankelijk door elke lidstaat worden geverifieerd. Een lay-out in de vorm van een tekstbestand zal echter op de CIRCA-website ⁽⁴⁾ worden geplaatst en de lidstaten worden er sterk toe aangemoedigd die te gebruiken om de kwaliteit van de gegevens te waarborgen voordat ze voor het desbetreffende verslagjaar worden ingediend.

4. BEREKENINGSMETHODE

De berekening van de prestaties van de fabrikanten wordt hieronder beschreven met bijzondere aandacht voor het jaar 2020 waarin de introductiebepaling en de superkredietregeling (voor auto's) en de eco-innovatiebesparingen (voor auto's en bestelwagens) van kracht zullen worden. Hoewel de berekeningsmethode uitdrukkelijk verwijst naar de bepalingen van Verordening (EG) nr. 443/2009 voor nieuwe personenauto's, zou overeenkomstig Verordening (EU) nr. 510/2011 dezelfde benadering moet worden gevolgd voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, rekening houdend met de specifieke bepalingen ervan. In de bijlage wordt een concreet voorbeeld gegeven van de wijze waarop de methode wordt toegepast.

4.1. Gemiddelde specifieke emissies

Om rekening te houden met het introductiepercentage (95 %) dat in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 443/2009, voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor fabrikanten in 2020, met inbegrip van de in artikel 11, leden 1 en 4, van die Verordening bedoelde fabrikanten is vastgesteld, moeten de voertuigen naar hun specifieke CO₂-emissies worden geselecteerd. Slechts 95 % van de nieuw geregistreerde voertuigen, namelijk die met de laagste emissies, zal worden geselecteerd om de gemiddelde specifieke emissies te berekenen.

In voorkomend geval moeten de specifieke CO₂-emissies worden verlaagd met de eco-innovatiebesparingen die door de Commissie overeenkomstig artikel 12 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie ⁽⁵⁾ zijn goedgekeurd. Overeenkomstig artikel 12, lid 1, kan de totale bijdrage van de eco-innovatiebesparingen aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant tot 7 g CO₂/km per jaar bedragen. Eco-innovatiebesparingen boven deze drempel zullen niet in aanmerking worden genomen.

⁽¹⁾ Zal verplicht zijn voor auto's met ingang van 2018, is al verplicht voor bestelwagens.

⁽²⁾ Artikel 8, lid 8, van Verordening (EU) nr. 510/2011 bepaalt dat dezelfde bevoegde instantie verantwoordelijk moet zijn voor het verzamelen en meedelen van de monitoringgegevens voor lichte bedrijfsvoertuigen.

⁽³⁾ <http://cdr.eionet.europa.eu/>

⁽⁴⁾ http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library

⁽⁵⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie van 25 juli 2011 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (Voor de EER relevante tekst) (PB L 194 van 26.7.2011, blz. 19).

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van een fabrikant in de periode van 2020 tot en met 2022 moet ook rekening worden gehouden met voertuigen die onder de in artikel 5 bis van Verordening (EG) nr. 443/2009 vermelde categorie vallen, met een maximum van 7,5 g CO₂/km over die periode voor elke fabrikant.

Dat komt erop neer dat de Commissie, wanneer zij de specifieke emissies bepaalt om de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor een fabrikant te berekenen, de desbetreffende bepalingen van Verordening (EG) nr. 443/2009 zal toepassen in deze volgorde:

Selectie van voertuigen voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies (met het oog op de introductie in 2020)

- a) artikel 12: de eco-innovatiebesparingen die overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie op de certificaten van overeenstemming zijn vermeld, aftrekken van de specifieke emissies;
- b) artikel 4: de registraties van nieuwe personenauto's naar hun in punt a) bepaalde CO₂-emissies in stijgende volgorde rangschikken en in de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies 95 % van alle geregistreerde voertuigen met de laagste emissies opnemen;

Berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies

- c) artikel 4: de gemiddelde specifieke CO₂-emissies berekenen voor alle voertuigen die volgens punt b) zijn geselecteerd, zonder rekening te houden met de bepalingen inzake superkredieten in artikel 5 bis of eco-innovaties in artikel 12.
- d) artikel 5 bis: voor de kalenderjaren 2020, 2021 en 2022 en voor auto's met een specifieke CO₂-emissie van minder dan 50 g CO₂/km, gebaseerd op de volgens de NEDC gemeten CO₂-waarden, de specifieke CO₂-emissie met de in artikel 5 bis van Verordening (EG) nr. 443/2009 vermelde factor vermenigvuldigen;
- e) artikel 5 bis: voor de kalenderjaren 2020, 2021 en 2022 en voor auto's met een specifieke CO₂-emissie van minder dan 50 g CO₂/km, de specifieke CO₂-emissie met de in artikel 5 bis vermelde factor vermenigvuldigen;
- f) artikel 12, lid 1: de eco-innovatiebesparingen bepalen met de volgende formule:

$$\text{Eco-innovatiebesparingen} = \frac{\sum_{i=1}^N e_i \times r_{sc,i}}{\sum_{i=1}^N r_{sc,i}}$$

waarin

e_i = de eco-innovatiebesparingen van elke registratie (voertuigen die niet met eco-innovaties zijn uitgerust, worden geacht 0 g CO₂-besparingen/km op te leveren);

$r_{sc,i}$ = het aantal registraties vermenigvuldigd, indien van toepassing, met de superkredietfactor overeenkomstig artikel 5 bis;

N = het volgens punt b) geselecteerde aantal registraties waarvoor de fabrikant verantwoordelijk is.

Indien de eco-innovatiebesparingen meer dan 7 g CO₂/km bedragen, moeten zij overeenkomstig artikel 12, lid 1, tot die waarde worden beperkt;

- g) artikel 5 bis: de superkredietbesparingen bepalen met de volgende formule:

$$\text{Superkredietbesparingen} = CO_{2,\emptyset} - \frac{\sum_{i=1}^N e_i \times r_{sc,i}}{\sum_{i=1}^N r_{sc,i}}$$

waarin

$CO_{2,\emptyset}$ = de gemiddelde CO₂-emissies voor alle geselecteerde voertuigen zonder rekening te houden met volgens punt c) berekende eco-innovaties en superkredieten;

e_i = de specifieke CO₂-emissies;

$r_{sc,i}$ = het aantal registraties vermenigvuldigd, indien van toepassing, met de superkredietfactor overeenkomstig artikel 5 bis;

N = het volgens punt b) geselecteerde aantal registraties waarvoor de fabrikant verantwoordelijk is.

Indien de superkredietbesparingen meer dan het in artikel 5 bis, lid 2, bedoelde maximum van 7,5 g CO₂/km bedragen, moeten zij tot die waarde worden beperkt. Indien de superkredietbesparingen in één jaar minder dan 7,5 g CO₂/km bedragen, zal het resterende superkredietmaximum in het volgende jaar (de volgende jaren) in aanmerking worden genomen;

h) de gemiddelde specifieke CO₂-emissies berekenen, met inachtneming van de punten c), f) en g).

4.2 Specifieke emissiedoelstelling

Bij de berekening van de gemiddelde massa om de specifieke emissiedoelstelling met de formule in bijlage I voor fabrikanten te kunnen bepalen, zal de Commissie rekening houden met de massa van alle voertuigen zonder de introductiecriteria en de bepalingen inzake superkredieten in de artikelen 4 en 5 van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 toe te passen.

Een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen verantwoordelijk is voor minder dan 1 000 nieuwe registraties in de Unie, kan overeenkomstig artikel 2, lid 4, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 van een specifieke emissiedoelstelling worden vrijgesteld. De criteria om als een verbonden onderneming in die zin te worden beschouwd, zijn vastgesteld in artikel 3, lid 2, van die verordeningen. Indien een fabrikant echter na 8 april 2014 een afwijking van de emissiedoelstelling heeft aangevraagd en verkregen overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EG) nr. 443/2009 of na 1 maart 2014 overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 510/2011, zal die fabrikant die afwijkende emissiedoelstelling moeten halen, ongeacht of het aantal nieuw geregistreerde voertuigen in de Unie waarvoor hij verantwoordelijk is, minder dan 1 000 bedraagt.

5. GROEPSVORMING

5.1 Groepen

Overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 mogen fabrikanten een groep vormen. In artikel 7, leden 5 en 6, worden twee soorten groepen omschreven. In artikel 7, lid 5, is er sprake van open groepen die gevormd worden door fabrikanten die geen verbonden ondernemingen zijn. Elke andere fabrikant kan lid worden van de groep als de voorwaarden van artikel 7, lid 5, zijn vervuld.

Groepen gevormd door fabrikanten die deel uitmaken van een groep verbonden ondernemingen, kunnen gesloten groepen worden genoemd en vallen onder artikel 7, lid 6.

Fabrikanten die een groep wensen te vormen, moeten overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 aantonen dat zij de voorwaarden voor het vormen van een gesloten groep vervullen door de desbetreffende bewijsstukken samen met een ingevulde verklaring van groepsvorming via de functionele mailbox van de Commissie EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu in te dienen.

De Commissie zal het jaar waarin kennisgeving werd gedaan van een groep, beschouwen als het eerste jaar waarin de regeling inzake groepsvorming van toepassing is. Indien de fabrikanten besluiten de groep te ontbinden vóór de in de kennisgeving vermelde datum of indien een van de voorwaarden voor het vormen van een groep overeenkomstig artikel 7 niet meer wordt vervuld, moet de Commissie daarvan in kennis worden gesteld en zal de groep met ingang van het volgende kalenderjaar ophouden te bestaan.

5.2 Prestaties van de groep

Overeenkomstig artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 worden groepen gevormd „om aan de verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen” en overeenkomstig artikel 7, lid 7, van die verordeningen wordt een groep „met het oog op de naleving van haar verplichtingen uit hoofde van artikel 4 als één fabrikant beschouwd”. Voor de berekening van de prestaties van de groep wordt een groep dus behandeld alsof het één enkele fabrikant was. Voor zowel de selectie van voertuigen volgens de introductiecriteria als de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies en de specifieke emissiedoelstelling geldt dezelfde volgorde als uiteengezet in punt 4.

In geval van wijzigingen van bestaande groepen in de periode van 2020 tot en met 2022 zullen de superkredietbesparingen waarvan groepsleden in de vorige groep(en) hebben geprofiteerd, in aanmerking worden genomen bij het bepalen van het resterende superkredietmaximum voor de groep(en) in het volgende jaar of de volgende jaren.

6. OVERGANG VAN NEDC NAAR WLTP

Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011 zijn gebaseerd op de volgens de NEDC gemeten emissies. Dat is de reden waarom die verordeningen, als gevolg van de invoering van de WLTP, aan de WLTP moeten worden aangepast en er tevens voor moet worden gezorgd dat de striktheid van de reductievereisten vergelijkbaar blijft met die welke aan de hand van de volgens de NEDC gemeten emissies zijn vastgesteld. In dit punt wordt uiteengezet hoe de specifieke emissiedoelstelling en het superkredietmaximum (voor auto's) in WLTP-waarden worden omgezet en hoe eco-innovatiebesparingen aan WLTP-waarden worden aangepast.

6.1. Selectie van de CO₂-emissies

Wat de monitoringgegevens voor de kalenderjaren 2017 tot en met 2020 betreft, moeten de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant op basis van de NEDC-CO₂-emissiewaarden worden berekend om na te gaan of de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling haalt. Met ingang van 1 januari 2021 moeten de gemiddelde specifieke emissies op basis van de WLTP-CO₂-emissiewaarden worden berekend om na te gaan of de fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling haalt. Voor de kalenderjaren 2019 en 2020 moeten de op de WLTP-CO₂-waarden gebaseerde gemiddelde specifieke emissies voor elke fabrikant alleen ter informatie worden berekend.

6.2. Omzetting van de specifieke emissiedoelstelling

Vanaf 2021 zal de specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant op basis van WLTP-emissiemetingen worden vastgesteld. Om die doelstelling te bepalen, zal een vergelijking worden gemaakt tussen de naleving, door de fabrikant, van zijn op de NEDC gebaseerde doelstelling in 2020 en zijn gemiddelde WLTP-emissies in dat jaar. Die gemiddelde WLTP-emissies zullen worden gebruikt als een te verhogen of te verlagen referentiewaarde met het oog op de vaststelling van een WLTP-referentiedoelstelling, bijvoorbeeld als de gemiddelde NEDC-emissies van een fabrikant lager zijn dan zijn op de NEDC gebaseerde doelstelling in 2020, zal de WLTP-referentiedoelstelling hoger zijn dan de referentiewaarde, of als de fabrikant zijn NEDC-doelstelling overschrijdt, zal de referentiewaarde worden verlaagd, d.w.z. de nieuwe WLTP-referentiedoelstelling zal lager zijn dan de referentiewaarde. Om te garanderen dat de op de WLTP gebaseerde specifieke emissiedoelstellingen na verloop van tijd vergelijkbaar blijven, zal ook rekening worden gehouden met de jaarlijkse veranderingen in de gemiddelde massa van het wagenpark van de fabrikant.

De formules voor het berekenen van de WLTP-referentiedoelstelling en de daaruit voortvloeiende specifieke emissiedoelstellingen zijn opgenomen in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009, zoals gewijzigd bij Gedelegeerde Verordening (EU) [.../...] ⁽¹⁾ en Verordening (EU) nr. 510/2011, zoals gewijzigd bij Gedelegeerde Verordening (EU) [.../...] ⁽¹⁾.

6.3. Omzetting van het superkredietmaximum

Superkredieten, d.w.z. stimuleringsmaatregelen voor emissiearme voertuigen door ze als meer dan één voertuig aan te rekenen voor het bepalen van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant, zullen in 2020 tot en met 2022 beschikbaar zijn overeenkomstig artikel 5 bis van Verordening (EG) nr. 443/2009. In 2020 zullen alleen NEDC-CO₂-emissiewaarden nodig zijn om deze maatregel toe te passen, maar om ook in de jaren 2021 en 2022 van superkredieten te blijven profiteren, moeten de fabrikanten erop toezien dat voor de in die jaren geregistreerde voertuigen zowel NEDC- als WLTP-CO₂-emissiewaarden op hun certificaat van overeenstemming worden vermeld.

Voor 2021 en 2022 betekent dat het volgende:

- de NEDC-CO₂-emissiewaarde zal nodig zijn om te bepalen of een voertuig voor superkredieten in aanmerking komt, d.w.z. de NEDC-emissies van een superkredietvoertuig moeten minder dan 50 g CO₂/km bedragen;
- de WLTP-CO₂-emissiewaarde zal nodig zijn om het superkredieteffect te berekenen teneinde de gemiddelde specifieke emissies van de fabrikant in 2021 en 2022 te bepalen.

Artikel 5 bis van Verordening (EG) nr. 443/2009 beperkt de superkredieten eveneens tot een maximum van 7,5 g CO₂/km dat in de periode 2020 tot en met 2022 mag worden gebruikt. Waarschijnlijk wordt een deel van het maximum in 2020, d.w.z. onder NEDC-voorwaarden, gebruikt terwijl de rest beschikbaar moet zijn voor 2021 en 2022. Artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 voorziet in een methode om het resterende deel van het maximum aan WLTP-CO₂-emissies in 2021 en 2022 opnieuw te berekenen. Het resterende deel van het maximum zal dan worden gebruikt voor de berekening zoals bedoeld in punt 4.1, onder g), van deze mededeling.

⁽¹⁾ Nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.

6.4. Aanpassing van de CO₂-besparingen door eco-innovatie

Overeenkomstig artikel 6 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 en artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 (lichte bedrijfsvoertuigen) mogen, met ingang van 1 januari 2021, alleen CO₂-besparingen door eco-innovaties in de zin van artikel 12 van Verordening (EG) nr. 443/2009 en Verordening (EU) nr. 510/2011, die niet onder de WLTP vallen, voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in aanmerking worden genomen. Voor de kalenderjaren 2021, 2022 en 2023 zullen de eco-innovatiebesparingen, berekend overeenkomstig punt 4.1, onder f), van deze mededeling, worden aangepast overeenkomstig artikel 6 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 (personenauto's) en artikel 5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 (lichte bedrijfsvoertuigen). Vanaf het kalenderjaar 2024 zullen eco-innovatiebesparingen voor de berekening van de specifieke gemiddelde emissies zonder aanpassing in aanmerking worden genomen.

6.5. Bepaling en correctie van de NEDC-CO₂-waarden voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies

De in Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 (personenauto's) en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/1152 (lichte bedrijfsvoertuigen) (hierna „de correlatieverordeningen”) beschreven correlatieprocedures voorzien in het gebruik van een voertuigsimulatiETOOL (hierna „de correlatiETOOL”) ter vervanging van een fysieke voertuigtest. Het risico bestaat dat de correlatiETOOL CO₂-emissiewaarden oplevert die irreëel laag zijn. De verordeningen voorzien derhalve in een correctiemechanisme om te garanderen dat van dergelijke situaties geen misbruik wordt gemaakt.

Overeenkomstig punt 3.2.8 van bijlage I bij de correlatieverordeningen moeten, in bepaalde gevallen, door de typegoedkeuringsinstantie of technische dienst een afwijkingsfactor (D_e) en een verificatiefactor worden vastgesteld, in het typegoedkeuringscertificaat worden opgenomen (zie het aanhangsel van het addendum bij het typegoedkeuringscertificaat dat in aanhangsel 4 van bijlage I bij de WLTP-verordening wordt beschreven) en door de fabrikant in rubriek 49 van het certificaat van overeenstemming worden vermeld.

De D_e -factor en de verificatiefactor moeten vanaf 2017 door de lidstaten worden gemonitord.

Een D_e -factor moet worden vastgesteld en vermeld in de volgende gevallen:

- een fysieke voertuigtest wordt uitgevoerd als gevolg van een willekeurige selectie overeenkomstig punt 3.2.6 van bijlage I bij de Correlatieverordeningen (de willekeurige selectie resulteert uit de output van de correlatiETOOL);
- een fysieke voertuigtest wordt uitgevoerd op specifiek verzoek van de typegoedkeuringsinstantie overeenkomstig punt 3.2.7 van bijlage I bij de Correlatieverordeningen;

Een verificatiefactor moet worden vastgesteld en vermeld in het volgende geval:

- na verificatie door de typegoedkeuringsinstantie als gevolg van een fysieke voertuigtest (punt 3.2.8) wordt een afwijking in de inputgegevens gevonden en bevestigd.

In alle andere gevallen moeten de respectieve entries voor de D_e -factor en de verificatiefactor op het typegoedkeuringscertificaat en het certificaat van overeenstemming leeg worden gelaten.

Als de D_e -factor meer dan 0,04 bedraagt of als de verificatiefactor 1 is, moeten de gemiddelde specifieke emissies van de betrokken fabrikant overeenkomstig artikel 7 van de Correlatieverordeningen worden gecorrigeerd.

De verificatiefactor moet op 0 worden gesteld wanneer de inputgegevens worden geverifieerd en als geldig worden bevestigd of als de afwijking in de inputgegevens in het nadeel is van de fabrikant.

BIJLAGE

Voorbeeld

Het volgende voorbeeld illustreert hoe de in punt 4 uiteengezette berekeningsmethode in 2020 wordt toegepast op een automobielfabrikant (of groep) met in totaal 7 registraties:

A	B	C	D	E	F	G
Aantal registraties	Specifieke CO ₂ -emissie (g/km)	Specifieke CO ₂ -emissie, min eco-innovatiebesparingen (g/km)	CO ₂ -emissiebesparingen door innoverende technologieën (g/km)	Superkredietmultiplicator in 2020	Specifieke CO ₂ -emissies, vermenigvuldigd met superkredietfactor (g/km)	Eco-innovatie, vermenigvuldigd met superkredietfactor (g/km)
1	20	10	10	2	40	20
1	45	30	15	2	90	30
1	45	35	10	2	90	20
1	100	90	10	1	100	10
1	102	102	0	1	102	0
1	105	105	0	1	105	0
1	120	110	10	1		

Bovenstaande volgorde wordt als volgt toegepast:

Selectie van voertuigen met inachtneming van de 95 %-introductie:

Punt a) wordt weergegeven in kolom C

Punt b) is de berekening van de 95 %-introductie in 2020:

$7 * 0,95 = 6$ (het gehele getal wordt gebruikt)

De eerste 6 registraties (grijs geblokt) zullen in aanmerking worden genomen voor de volgende berekeningen.

Berekening van de gemiddelde specifieke emissies:

Punt c) is de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies voor alle voertuigen die volgens punt a) zijn geselecteerd zonder rekening te houden met de emissiereducties als gevolg van de bepalingen inzake superkredieten of eco-innovaties:

$$(1*20 + 1*45 + 1*45 + 1*100 + 1*102 + 1*105) / (1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1) = 417/6 = 69,500 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Punt d) wordt weergegeven in kolom F

Punt e) wordt weergegeven in kolom G

Punt f) is de berekening van de eco-innovatiebesparingen voor de fabrikant:

$$(1*10*2 + 1*15*2 + 1*10*2 + 1*10 + 1*0 + 1*0) / (1*2 + 1*2 + 1*2 + 1 + 1 + 1) = 80/9 = 8,889 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Aangezien de eco-innovatiebesparingen hoger liggen dan de in artikel 12, lid 1, vastgestelde waarde, zijn de in aanmerking te nemen eco-innovatiebesparingen gelijk aan het maximum van 7 g CO₂/km.

Punt g) is de berekening van de superkredietbesparingen voor de fabrikant:

$$69,500 - [(1*20*2 + 1*45*2 + 1*45*2 + 1*100 + 1*102 + 1*105) / (1*2 + 1*2 + 1*2 + 1 + 1 + 1)] = 69,500 - 527/9 = 10,944 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Aangezien de superkredietbesparingen hoger liggen dan het maximum van 7,5 g CO₂/km, zijn de in aanmerking te nemen superkredietbesparingen gelijk aan het maximum van 7,5 g CO₂/km.

In de volgende jaren zal voor deze fabrikant geen ander superkredieteffect meer in aanmerking worden genomen.

Punt h) is de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies, rekening houdend met de in aanmerking komende eco-innovatie- en superkredietbesparingen berekend volgens de punten f) en g):

$$69,500 - 7,5 - 7 = 55,000 \text{ g CO}_2/\text{km}.$$
