

Vergaderjaar 2017–2018

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2600**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2018

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 14 fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Verordening Europese Verstrekking- en Bewaringsbevelen voor e-evidence (Kamerstuk 22 112, nr. 2593)

Fiche: Richtlijn juridische vertegenwoordigers voor verzameling van bewijs in Strafprocedures (Kamerstuk 22 112, nr. 2594)

Fiche: Mededeling – Europa in beweging; Duurzame Mobiliteit voor Europa: veilig, verbonden en schoon (Kamerstuk 22 112, nr. 2595)

Fiche: Mededeling – Op weg naar een EU-strategie voor geautomatiseerde Mobiliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 2596)

Fiche: Richtlijn Verkeersveiligheid Weginfrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 2597)

Fiche: Verordening goedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van voertuigen, inzittenden en kwetsbare verkeersdeelnemers (Kamerstuk 22 112, nr. 2598)

Fiche: Verordening etikettering autobanden (Kamerstuk 22 112, nr. 2599)

Fiche: Verordening voor CO<sub>2</sub>-normen van zware bedrijfsvoertuigen in 2025 en 2030

Fiche: eFTI – verordening electronic freight transport information (Kamerstuk 22 112, nr. 2601)

Fiche: Verordening EMSWe (Kamerstuk 22 112, nr. 2602)

Fiche: Verordening Aanpassingen Visuminformatiesysteem (Kamerstuk 22 112, nr. 2603)

Fiche: Verordening betreffende de oprichting van een Europees netwerk van immigratie liaison officers (Kamerstuk 22 112, nr. 2604)

Fiche: Verordening statistieken over migratie en internationale bescherming (Kamerstuk 22 112, nr. 2605)

Fiche: Mandaat en Verordening splitsing tariefcontingenten binnen de WTO vanwege Brexit (Kamerstuk 22 112, nr. 2606)

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## **Fiche: Verordening voor CO<sub>2</sub>-normen van zware bedrijfsvoertuigen in 2025 en 2030**

### **1. Algemene gegevens**

- a) *Titel voorstel:*  
Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
17 mei 2018
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM (2018)284
- d) *EUR-Lex*  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/ALL/?uri=CELEX:52018PC0284>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*  
SWD (2018) 185  
SWD (2018) 186
- f) *Behandelingstraject Raad*  
Milieuraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*  
Artikel 192 VWEU
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*  
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*  
Medebeslissing

### **2. Essentie voorstel**

#### *a) Inhoud voorstel*

Dit voorstel is onderdeel van het derde mobiliteitspakket. Dit pakket moet bijdragen aan de modernisering van mobiliteit, waarbij technologische vooruitgang moet bijdragen aan een competitievere en innovatie-gerichte EU-transportindustrie, meer toegankelijke mobiliteit, en een verbetering en versterking van het aantal banen in de sector.

Met dit voorstel beoogt de Europese Commissie (hierna Commissie) een bijdrage te leveren aan de CO<sub>2</sub>-reductiedoelen van de Europese Unie in 2030 en tegelijkertijd een invulling te geven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Daarnaast verwacht de Commissie met dit voorstel de brandstofkosten van de transportsector te reduceren. Als laatste beoogt dit voorstel de concurrentiepositie van de Europese vrachtwagenindustrie te versterken, in het bijzonder als het gaat om een koploperspositie in alternatieve technologieën, zoals de brandstofcel en de (semi)-elektrische aandrijflijn. Voor de EU zijn CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen nieuw. Met dit voorstel worden dergelijke normen voor vrachtwagens en bussen voor het eerst voorgesteld.

De Commissie stelt voor om de uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen in vergelijking tot het referentiejaar 2019 te reduceren met respectievelijk 15% in het jaar 2025 en minimaal 30% in het jaar 2030. Waar voor 2025 het reductiepercentage vaststaat (minus 15%), is het percentage voor 2030 nog niet vastgezet. Het percentage is voor dat jaar wel minimaal 30%. De reden hiervoor is dat het nu nog te vroeg is om alle toekomstige technologische ontwikkelingen te kunnen inschatten. Het gevaar bestaat namelijk dat op basis van huidige inzichten een norm gekozen wordt die snel door

de realiteit wordt ingehaald en aan het einde te weinig ambitieus blijkt. De exacte norm voor 2030 (minus 30%+x) wordt in 2022 vastgelegd. Dan, zo is de redenering van de Commissie, kan beter worden ingeschat wat het reductiepotentieel in 2030 zal zijn.

De reden waarom de Commissie kiest voor reductiepercentages heeft te maken met het feit dat de gemiddelde uitstoot van vrachtwagens in 2019, uitgedrukt in grammen per kilometer of grammen per tonkilometer nog niet bekend is. Voorafgaand aan dit voorstel heeft de Europese Unie besloten om VECTO in te voeren, een simulatietool waarmee het verbruik en dito CO<sub>2</sub>-uitstoot van vrachtwagens en bussen kan worden berekend. Voorts is onlangs besloten dat de lidstaten de uitstootgegevens van zware bedrijfsvoertuigen monitoren en rapporteren. Beide verordeningen<sup>1</sup> zijn een vereiste om in de toekomst normen te kunnen vaststellen.

De normen gelden in eerste instantie voor de vier hoofdcategorieën van voertuigen. Het betreft hier de meest voorkomende vrachtwagencombinaties, zoals trekker-oplegger combinaties, bakwagens en distributievoertuigen. Samen beslaan deze vier categorieën ongeveer 70% van alle zware bedrijfsvoertuigen, die goed zijn voor 70% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle zware bedrijfsvoertuigen. In 2022 volgen normen ook voor andere categorieën, waaronder trailers. Voor deze categorieën moet VECTO nog doorontwikkeld worden, een vereiste om normen in te kunnen voeren. Naast de nieuwe normen bevat het voorstel stimuleringsmaatregelen om de ontwikkeling van laag- en nul-emissie aandrijflijnen in zware bedrijfsvoertuigen in gang te zetten en te vergroten. In de praktijk zijn dit voertuigen met een hybride aandrijflijn, of een elektrische aandrijflijn. Fabrikanten worden beloond met credits op de normen voor het op de markt brengen van nul-emissie bussen en vrachtwagens. In het voorstel is opgenomen dat een fabrikant die bijvoorbeeld elektrische bussen en/of kleine elektrische vrachtwagens onder 12 ton op de markt brengt daar extra voor beloond wordt in de vorm van het dubbel meetellen van deze voertuigen voor het krijgen van credits. Deze credits zorgen ervoor dat de norm voor de overige voertuigen afgezwakt wordt.

Het voorstel bevat ook flexibele instrumenten die het voor fabrikanten makkelijker maken om tegen zo laag mogelijke kosten de normen te halen zonder dat dit ten koste gaat van de effectiviteit van de normen. Fabrikanten kunnen ervoor kiezen om in een bepaald jaar emissieruimte te lenen, welke een jaar later weer moet worden terugbetaald in de vorm van een overprestatie. Dit systeem van «banking en borrowing» mag door fabrikanten enkel toegepast worden als hun norm tussen 2025 en 2030 lineair per jaar daalt. Daarnaast bevat het voorstel een verkoop gewogen middeling. De doelstelling per fabrikant wordt daarbij bepaald op basis van een over de verkopen in alle gereguleerde segmenten gewogen gemiddelde van de doelstellingen per segment. Om te kunnen bepalen of fabrikanten aan de wetgeving voldoen wordt gekeken naar een vergelijking tussen de, eveneens over alle verkopen gewogen gemiddelde, fabrikant specifieke CO<sub>2</sub>-emissie en de gewogen gemiddelde doelstelling.

Er gelden ook uitzonderingen. Bijzondere voertuigen die door hun specifiek gebruikersdoel een dusdanig afwijkende constructie hebben of zeer afwijkend rijpatroon vallen buiten de reikwijdte van dit voorstel. Een prominent voorbeeld zijn vuilniswagens die bijvoorbeeld door het permante stop-and-go rijpatroon en het ontbreken van lange snelwegritten significant afwijken van gemiddelde voertuigen met een vergelijkbaar gewicht of laadvermogen.

---

<sup>1</sup> COM (2017) 279, verordening (EU) 2017/2400.

### *b) Impact assessment Commissie*

In het impact assessment is aandacht besteed aan de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen, ook in vergelijking tot alternatieve maatregelen, bijvoorbeeld lokale of nationale maatregelen. Tevens zijn de kosteneffectiviteit en de financiële effecten berekend. Voorts heeft de Commissie berekend in hoeverre de voorgenoemde maatregelen bijdragen aan de gewenste milieu- en klimaatdoelen.

De Commissie acht normbeleid bewezen effectief. Voor personenauto's en lichte bedrijfswagens gelden al geruime tijd vergelijkbare normen. Dit heeft een daling van de uitstoot tot gevolg en zorgt voor de marktintroductie van alternatieve aandrijflijnen. Eenzelfde doel heeft de Commissie voor ogen met deze verordening voor vrachtwagens en bussen. Hiermee draagt ook de transportsector bij aan de nodige reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Zonder Europese normen is het niet heel aannemelijk dat er significante reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze voertuigen zal plaatsvinden. De Commissie is er ook van overtuigd dat lokale of nationale maatregelen alleen, niet de gewenste transitie zullen stimuleren.

Het impact assessment wijst uit dat de voorgestelde maatregelen Europese vrachtwagenfabrikanten stimuleren om in brandstofbesparende techniek te investeren en daarmee hun concurrentiepositie versterken. De transportsector alsmede het midden- en kleinbedrijf (mkb) profiteert van deze maatregelen. Met name het lagere brandstofverbruik speelt hierbij een rol. Maar ook toeleveranciers van de vrachtwagenindustrie kunnen profiteren, mits zij zich richten op de nieuwe vraag naar alternatieve componenten.

Het impact assessment heeft uitgewezen dat de fabrikanten met hogere kosten te maken krijgen, met name door het toepassen van additionele technologieën, zoals hybride aandrijflijnen. Daar staat tegenover dat de gebruiker, dus de transportsector, geld bespaart op brandstof en in het geval van volledig elektrische voertuigen ook minder onderhoudskosten heeft. Over de totale levensduur van een vrachtwagen, gemiddeld 8 à 9 jaar, bedraagt het totale voordeel, na aftrek van de hogere aanschafprijs, gemiddeld ca. € 60.000. Door het gereduceerde brandstofverbruik lopen overheden belastinginkomsten in de vorm van btw en accijns mis. Dit verlies is becijferd op 0.015% van het totale bnp van alle EU-lidstaten. Dit verlies wordt grotendeels gecompenseerd door andere directe of indirecte belastingen (zie onder punt 5b).

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

In het regeerakkoord is opgenomen dat Nederland maatregelen neemt om de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle sectoren in Nederland in 2030 met 49% te beperken. Ook zet Nederland zich in Europees verband in voor een Europese reductiedoelstelling van 55% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De transportsector zal een belangrijke bijdrage moeten leveren aan het behalen van deze doelstellingen. Hiertoe richt Nederland zich op strenge en ambitieuze EU-voertuignormen die de transitie waar mogelijk ook voor zware bedrijfsvoertuigen naar de nul-emissie aandrijflijn onomkeerbaar maken. Voertuignormen zijn bewezen effectief, zorgen voor een gelijk speelveld, bevorderen innovatie en dragen op een efficiënte manier bij aan de klimaatdoelen.

## *b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Nederland steunt het doel van het voorstel om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren door CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen vast te stellen.

Het ambitieniveau van het voorliggende voorstel lijkt op het eerste gezicht op dat van het voorstel voor de aanscherping van de norm voor personenauto's<sup>2</sup>. Immers, de voorgestelde reductiepercentages voor 2025 en 2030 zijn hetzelfde, namelijk respectievelijk 15 en 30%. Echter, deze normen zijn niet op deze manier te vergelijken. Ten eerste is het voor het eerst dat er normen voor vrachtwagens komen, terwijl het voor personenauto's een aanscherping van reeds bestaande normen betreft. Ten tweede is de diversiteit van zware bedrijfsvoertuigen veel groter dan die van personenauto's. Er bestaan miljoenen verschillende constructies voor zeer uiteenlopende gebruiksdoeleinden. Het kosteneffectieve reductiepotentieel verschilt sterk van dat voor personenauto's. Tenslotte staat de transitie naar nul-emissie technologie voor vrachtwagens in tegenstelling tot personenauto's nog aan het begin.

### Het voorstel in relatie tot de Nederlandse ambitie

Nederland heeft samen met andere EU-lidstaten voorafgaand aan de publicatie van dit voorstel gepleit voor strenge normen. In een gezamenlijke brief hebben deze lidstaten gepleit voor een reductiepercentage van minus 24% in 2025 en een bandbreedte van minus 35% tot 45% in 2030, uitgaande van referentiejaar 2015. Deze reductiepercentages zijn gebaseerd op internationaal wetenschappelijk onderzoek<sup>3</sup>. Onderzocht is wat het reductiepotentieel is met oog op de kosteneffectiviteit vanuit maatschappelijk perspectief en vanuit het perspectief van de gebruiker. Op het eerste gezicht is het verschil in ambitie met het voorstel groot. Echter, om de cijfers goed met elkaar te kunnen vergelijken moeten deze allereerst gelijk worden getrokken voor wat betreft het referentiejaar. Vertaald naar referentiejaar 2015, stelt de Commissie in haar voorstel voor om de uitstoot in 2025 met ruim 18% terug te brengen en in 2030 met minimaal ruim 33%. Daarnaast kondigt de Commissie aan om in 2022 met additionele normen te komen voor additionele voertuigcategorieën. De besparing die dat oplevert kan worden opgeteld bij de voorgestelde reductiepercentages. Een exacte becijfering van die besparing ontbreekt tot nu toe in de impact assessment analyse van de Commissie. Al met al is het verschil in ambitie tussen de voorgestelde normen en de door Nederland en anderen bepleite normen een stuk kleiner dan dat het op het eerste gezicht lijkt.

Het kabinet is daarom niet ontevreden met het voorgestelde ambitieniveau, maar ziet ook nog ruimte voor verbetering, met name voor 2025. De genoemde reductiepercentages zijn voor fabrikanten met verbeteringen van conventionele technologieën haalbaar. Grootschalige introductie van nul-emissievoertuigen is voor het behalen van de voorgestelde normen waarschijnlijk niet nodig. Nederland vindt het bovendien opmerkelijk dat fabrikanten die bijvoorbeeld elektrische bussen en/of kleine elektrische vrachtwagens op de markt brengen, daarvoor beloofd worden in de vorm van extra credits. Deze voertuigen vallen in eerste instantie immers niet onder de vier hoofd categorieën waarvoor de normen gaan gelden. Dit lijkt op onnodige overstimulering. Al is het

<sup>2</sup> COM(2017) 676, gepubliceerd op 8 november 2017, Kamerstuk 22 112, nr. 2440.

<sup>3</sup> TNO study: Assessments with respect to the EU HDV CO<sub>2</sub> legislation, TNO 2018, P10214, maart 2018 ICCT, Fuel Efficiency Technology in European Heavy Duty Vehicles: Baseline and Potential for the 2020–2030 Time Frame.

maximale effect hiervan hiervan voor Nederland een hogere uitstoot van hooguit 0,0147 Mton.

Nederland is voorstander van additionele stimuleringsmaatregelen die niet voor een afzwakking van de norm zorgen, zoals bijvoorbeeld een minimum inspanningsverplichting.

### Betekenis van het voorstel

De Commissie stelt in haar impact assessment dat dit voorstel bijdraagt aan het halen van de doelstellingen van 2030 en ook in lijn is met de langetermijnambitie van het Klimaatakkoord. De reductie in uitstoot bedraagt ca. 13–14 Mton in de EU. De bijdrage van dit type voertuigen aan de totale uitstootvermindering in 2030 is becijferd op ca. 3%.

Voor Nederland betekent dit voorstel een bijdrage aan het totale reductiedoel uit het regeerakkoord in 2030. Voorlopige conclusie is dat het effect van de voorgestelde Europese vrachtwagennormen in Nederland een besparing oplevert van 0,7 megaton (Mton) ten opzichte van de in de Nationale Energieverkenning 2017 (NEV2017) bij voorgenomen beleid geraamde CO<sub>2</sub>-uitstoot van verkeer<sup>4</sup>. Belangrijk om op te merken is dat de effecten na 2030 verder oplopen en pas na 2040 volledig zijn. Dit komt door het ingroei-effect van nieuwe voertuigen in het bestaande wagenpark. 2030 is in die zin maar een tussenjaar.

### Impact van norm op aandeel nul- en laagemissie voertuigen

Als gevolg van de verwachte kostendaling van batterijen en schaalvoordelen door toenemende productievolumes is te verwachten dat elektrische aandrijflijnen ook voor zware bedrijfsvoertuigen beschikbaar komen. Deze ontwikkeling wordt weliswaar door strenge normen geholpen, maar is daar niet meer alleen van afhankelijk. In die zin neemt de impact van normen op deze ontwikkelingen af. Hierdoor is het goed mogelijk dat vanaf halverwege het volgende decennium de ontwikkelingen veel sneller gaan dan dat ze hier nu op basis van de norm berekend kunnen worden.

### Nationale additionele maatregelen

Als het gaat om de vraag naar nul- en laagemissie voertuigen hebben nationale maatregelen ook effect. Samen met dit instrument kan Nederland de transportsector vergroenen. De Green Deal Zero emissie stadslogistiek en de Green Deal zero Emissie bussen in het OV zorgen ervoor dat de nul-emissievoertuigen die door de normen op de markt komen ook in Nederland tot het straatbeeld zullen behoren. Verdere nationale maatregelen worden momenteel uitgewerkt in het Integrale Nationale Energie en Klimaatplan (INEK). Het parlement wordt hierover eind van dit jaar geïnformeerd.

### Inzet in onderhandelingen

In de onderhandelingen zal Nederland zich inzetten voor ambitieuze normen, waar het voorliggende voorstel een goede uitgangsbasis voor biedt. De verschillen lijken overbrugbaar, al is er nog ruimte voor verbetering. Voor wat betreft de stimuleringsmaatregelen voor nul-emissievoertuigen lijkt het erop dat het voorgestelde systeem voor credits onnodig veel ruimte geeft om de norm voor de overige vloot af te zwakken. Op dit punt is Nederland kritisch en zal Nederland inzetten op

<sup>4</sup> Op basis van bestaand en ongewijzigd beleid komt de emissie volgens NEV2017 in 2030 uit op 31,9 Mton.

een evenwichtige stimulering van de gewenste transitie die niet de norm voor conventionele voertuigen afzwakt.

*c) Eerste inschatting van krachtenveld*

In aanloop naar de publicatie van het nu voorliggende voorstel heeft Nederland samen met een aantal andere lidstaten voor ambitieuze normen gepleit. In de zojuist afgeronde onderhandelingen inzake de verordening «monitoring en de rapportering van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen»<sup>5</sup> is Nederland, samen met een brede coalitie van lidstaten, succesvol geweest. In de definitieve verordening is nu, dankzij onze inzet, meer transparantie en ambitie bereikt, dan het toch al reeds ambitieuze oorspronkelijke voorstel van de Commissie. Nederland wil deze succesvolle alliantie in de aankomende onderhandelingen over het nu voorliggende voorstel voortzetten. Maar er zijn ook lidstaten die het voorstel vermoedelijk eerder willen afzwakken. Het Europees Parlement zal naar verwachting eerder inzetten op een hoog ambitieniveau.

#### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

*a) Bevoegdheid*

De Commissie baseert de bevoegdheid van de EU voor het voorstel op artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Op grond van artikel 192 VWEU stellen het Europees Parlement en de Raad de activiteiten vast die de Unie moet ondernemen om de volgende doelstellingen te verwezenlijken (artikel 191, eerste lid, VWEU):

- Behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu;
- Bescherming van de gezondheid van de mens;
- Behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijk hulpbronnen;
- Bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

Het onderhavige voorstel past binnen deze doelstellingen. Nederland kan zich daarmee vinden in deze rechtsgrondslag.

*b) Subsidiariteit*

Het kabinet heeft een positief oordeel t.o.v. de subsidiariteit. Een aanpak op EU-niveau is gerechtvaardigd gezien enerzijds de grensoverschrijdende effecten van klimaatverandering en anderzijds de noodzaak om voor dit doel één Europese markt in voertuigen te waarborgen.

*c) Proportionaliteit*

Het kabinet heeft een positief oordeel ten opzichte van de proportionaliteit. Het instrument van voertuignormen is geschikt om de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen te reduceren. Het levert een bijdrage aan de emissiereductie in de non-ETS sectoren. Het ambitieniveau is op hoofdlijnen positief te noemen, al is er nog wel ruimte voor verbetering.

---

<sup>5</sup> COM (2017) 279.



## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Naar verwachting geen. Nederland is van mening dat eventuele EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014–2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting.

### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Het betreft een verordening voor nieuwe voertuignormen. Zuiniger voertuigen zorgen voor een derving van brandstofaccijns. (Eventuele) budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

### *c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Voertuigen zullen in eerste instantie duurder worden. Daar staat een besparing op de brandstofkosten en in geval van volledig elektrische voertuigen ook lagere onderhoudskosten tegenover. De hogere investering verdient zich in ieder geval binnen de eerste vijf jaar terug. Hier profiteert de transportsector en het bedrijfsleven van. In de voertuigindustrie kunnen toeleverende bedrijven, mits zij inzetten op de nieuwe innovatieve techniek, hier baat bij hebben. Vrachtwagenfabrikanten zullen in het begin met hogere kosten te maken krijgen, met name door het toepassen van additionele technologieën, zoals hybride aandrijflijnen en andere brandstof besparende technologieën.

### *d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Verwaarloosbaar. De reeds besloten rapportageverplichting van de RDW (Dienst Wegverkeer) aan de Commissie wijzigt niet. Het systeem van credits en «banking en borrowing» zorgt niet voor administratieve lasten. Dit systeem wordt door de Commissie beheerd.

### *e) Gevolgen voor concurrentiekracht*

Deze verordening beoogt meer concurrentie voor de productie van zuinigere voertuigen en stimuleert innovatie. Europese vrachtwagenfabrikanten kunnen hierdoor een koppositie behouden en versterken. Dat levert ook op markten buiten Europa voordelen op.

## **6. Implicaties juridisch**

### *a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

De verordening werkt rechtstreeks door in de Nederlandse rechtsorde. Het voorstel voor de verordening bevat geen bepalingen die voor een volledige en effectieve toepassing van de verordening nationale uitvoeringsmaatregelen behoeven.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

In het voorstel voor de onderhavige verordening worden een aantal bevoegdheden voor het vaststellen van uitvoeringshandelingen geïntroduceerd. Dat zijn de volgende:

- Artikel 4, eerste lid, kent de Commissie de bevoegdheid toe om via uitvoeringshandelingen bepalingen vast te stellen voor de procedure om voor iedere individuele fabrikant de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot vast te kunnen stellen.
- Artikel 5, eerste lid, verleent de Commissie de bevoegdheid om door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde voorwaarden te stellen om voor iedere afzonderlijke fabrikant de factor (het percentage) van nul-emissievoertuigen vast te stellen.
- Artikel 6, eerste lid, voorziet in de bevoegdheid voor de Commissie om via uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vast te stellen die nodig zijn om voor iedere afzonderlijke fabrikant een specifieke emissienorm op te leggen.
- Op grond van artikel 8, derde lid, heeft de Commissie de bevoegdheid om middels uitvoeringshandelingen de maatregelen vast te stellen om boetes te innen voor fabrikanten die de norm overschrijden.
- Artikel 9, derde lid, voorziet in de bevoegdheid voor de Commissie om via uitvoeringshandelingen de door de nationale typegoedkeuring autoriteiten aangeleverde data op afwijkingen te controleren. Deze verificatie dient ertoe om mogelijke afwijkingen rekening te houden bij het formuleren van de specifieke norm voor elke individuele fabrikant.
- Artikel 10, eerste lid, verplicht de Commissie om door middel van nog vast te stellen uitvoeringshandelingen de prestaties van elke individuele fabrikant op gezette tijden te publiceren.
- Artikel 11, derde lid, voorziet in de bevoegdheid voor de Commissie om via uitvoeringshandelingen de waarden, genoemd in artikel 1 en 2 vast te stellen (reductiepercentages en voertuigcategorieën).
- Artikel 12, tweede lid, geeft de Commissie de bevoegdheid om via uitvoeringshandelingen een procedure te ontwikkelen om typ specifieke technische data van voorbeeld voertuigen van bepaalde voertuigcategorieën te kunnen bepalen.

Het kabinet kan instemmen met de keuze voor uitvoeringshandelingen omdat de vast te stellen uitvoeringshandelingen erop gericht zijn om de verordening volgens eenvormige voorwaarden uit te voeren. Op het vaststellen van de uitvoeringshandelingen is voorts de onderzoeksprocedure van toepassing. De keuze voor de onderzoeksprocedure is volgens het kabinet geschikt, omdat het hier gaat om handelingen van algemene strekking (zie art. 2, lid 2, onder a van Verordening 182/2011 (de Comitologieverordening)).

Daarnaast wordt in artikel 10, tweede lid, de Commissie de bevoegdheid toegekend om via gedelegeerde handelingen de referentiewaarde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot vast te stellen en waar nodig te corrigeren door een factor die rekening houdt met bijvoorbeeld het laadvermogen van voertuigen.

Tenslotte wordt in artikel 12, eerste lid, de Commissie bevoegdheid toegekend om via gedelegeerde handelingen bepaalde gegevens in bijlage I en II aan te passen. Dit is nodig om technische parameters die worden gebruikt voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissie van een fabrikant aan te kunnen passen.

De keuze voor gedelegeerde handelingen ligt ten aanzien van deze punten juridisch gezien voor de hand omdat een bevoegdheid voor de Commissie tot aanvulling en wijziging van het basisinstrument (waartoe ook de bijlagen worden gerekend) alleen via delegatie kan worden verleend. De

bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt volgens het voorstel aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd. Nederland geeft de voorkeur aan een beperkte duur van vijf jaar met stilzwijgende verlenging.

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

Datum van inwerkingtreding is 20 dagen na publicatie. De Commissie streeft ernaar dat de verordening vanaf 1 januari 2020 wordt toegepast. Dit is haalbaar.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Op basis van de door de lidstaten en fabrikanten 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. Er lijkt geen noodzaak te zijn voor een horizonbepaling.

## **7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

De RDW registreert voertuigen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van individuele voertuigen. De RDW rapporteert aan de Commissie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van in Nederland verkochte voertuigen. Hieraan verandert dit voorstel niets.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen