Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2017–2018

22 112 Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 2440 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2017

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij een fiche, dat werd opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Verordening voor nieuwe CO_2-normen van personenauto's en bestelwagens in 2025 en 2030

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. Zijlstra

kst-22112-2440
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2017

Fiche: Verordening voor nieuwe CO_2-normen van personenauto's en bestelwagens in 2025 en 2030

1. Algemene gegevens

a) *Titel voorstel:*
Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council – Setting emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles as part of the Union's integrated approach to reduce CO_2-emissions from light-duty vehicles and amending Regulation (EC) No 715/2007
b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
8 november 2017
c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2017)676
d) *EUR-Lex*
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1510564669998&uri=COM:2017:676:FIN
e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*
SWD(2017)650
SWD(2017)651 (samenvatting)
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

Met dit voorstel beoogt de Europese Commissie (hierna Commissie) een bijdrage te leveren aan de CO_2-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 automobilist te reduceren. Als laatste beoogt dit voorstel de concurrentiepositie van de Europese auto-industrie te versterken, in het bijzonder als het gaat om een koploperspositie in alternatieve technologieën, zoals de brandstofcel en de elektrische aandrijflijn. Concreet betreft het de aanscherping van reeds bestaande CO_2-normen van personenauto's en bestelwagens. De reeds geldende normen voor de jaren 2020/2021 zullen worden aangescherpt voor de jaren 2025 en 2030.

Deze verordening maakt deel uit van een bredere mobiliteitsstrategie die de energietransitie in de transportsector vorm moet geven.

Voor het jaar 2021 geldt reeds een norm voor personenauto's van 95 gram CO_2-uitstoot per kilometer (voor bestelwagens 147 gram in 2020). Dit betreft het gemiddelde van alle nieuwverkopen van alle fabrikanten in het betreffende jaar. De Commissie stelt voor om deze normen te reduceren

met respectievelijk 15% in het jaar 2025 en 30% in het jaar 2030[1]. De reden waarom de Commissie kiest voor reductiepercentages heeft te maken met de overgang van de oude NEDC[2] testcyclus naar de nieuwe WLTP[3] testcyclus voor brandstofverbruik en voertuigemissies. De 2020/2021 normen zijn gebaseerd op de oude NEDC testcyclus. Met ingang van 1 september 2017 is de nieuwe WLTP van kracht en het is nog onduidelijk wat de 95 gram (147 gram voor bestelauto's) normen van 2020/2021 in WLTP-waarden betekent. De typekeuringswaarden op basis van de oude testcyclus weken namelijk behoorlijk af van de op de weg gemeten emissies. De WLTP sluit hier beter bij aan. Het is dan ook de verwachting dat de bovengenoemde NEDC-waarden onder de WLTP hoger uitvallen. De nu voorgestelde normen van 2025 en 2030 zullen in ieder geval op de nieuwe cyclus gebaseerd zijn.

Naast de nieuwe normen bevat het voorstel stimuleringsmaatregelen om het aandeel laag- en nul-emissie voertuigen te vergroten. In de praktijk zijn dit plug-in hybride auto's met minder dan 50 gram CO_2 per kilometer, elektrische auto's of waterstofauto's. Fabrikanten worden beloond met een bonus[4] op de normen indien zij in 2025 meer dan 15% van dergelijke voertuigen op de markt brengen en in 2030 meer dan 30%. Fabrikanten die lager zitten met hun aandeel worden niet beboet. Het voorstel kent dus geen bindende quota.

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 voorgenomen maatregelen bijdragen aan de gewenste milieu- en klimaatdoelen.
De Commissie acht normbeleid bewezen effectief. Zonder een aanscherping van de bestaande normen is het niet heel aannemelijk dat er significante reductie van de CO_2-uitstoot van 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 automakers stimuleren om in deze techniek te investeren en daarmee hun concurrentiepositie versterken. Ook het midden- en kleinbedrijf (mkb) profiteert van deze maatregelen. Met name het lagere brandstofverbruik speelt hierbij een rol. Maar ook toeleveranciers van de auto-industrie kunnen profiteren, mits zij zich richten op de nieuwe vraag naar alternatieve componenten. Kleine autofabrikanten die minder dan 1.000 voertuigen op de markt brengen per jaar, zijn van de maatregelen uitgesloten.

Het impact assessment heeft uitgewezen dat de autofabrikanten met hogere kosten te maken krijgen, met name door het toepassen van additionele technologieën, zoals plug-in aandrijflijnen. Voor een doorsnee nieuwe auto in 2030 betekent dit een hogere prijs van tussen € 400–2.700. Daar staat tegenover dat de consument geld bespaart op brandstof en in

---

[1] In gram per kilometer uitgedrukt, betekent dit voorstel de facto een norm van 81 gram in 2025 voor personenauto's en 125 gram voor bestelwagens. Voor 2030 betekent dit concreet een norm van respectievelijk 66,5 gram voor personenauto's en 103 gram voor bestelwagens.
[2] New European Driving Cycle.
[3] Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure.
[4] Brengt een fabrikant meer laag- en nul-emissievoertuigen op de weg dan de genoemde percentages dan mag de norm voor deze fabrikant maximaal 5% hoger uitvallen.

het geval van volledig elektrische auto's ook minder onderhoudskosten heeft. Over de totale levensduur van een auto, gemiddeld 15 jaar, bedraagt het totale voordeel, na aftrek van de hogere aanschafprijs, tussen € 1.000–2.000. Voor bestelwagens is dat voordeel tussen € 3.800 en 4.400. Hierdoor profiteren niet enkel de kopers van nieuwe voertuigen, maar juist ook de tweedehands en derdehands kopers. Door het gereduceerde brandstofverbruik lopen overheden belastinginkomsten in de vorm van btw en accijns mis. Dit verlies is becijferd op 0.04% van het totale BNP van alle EU lidstaten. Dit verlies wordt grotendeels gecompenseerd door andere directe of indirecte belastingen (zie onder punt 5b).

Verder is de Commissie ervan overtuigd dat deze aanscherping van normen de lidstaten helpt om hun CO_2-reductiedoelen van 2030 te halen. In het assessment is hier ook een inschatting van gemaakt. De Commissie verwacht dat de voorgenomen maatregelen bij personenauto's tussen 2005 en 2030 een CO_2-reductie opleveren van tussen 4 en 11,4%. Voor bestelwagens ligt deze bandbreedte in diezelfde periode tussen 4,8 en 14,1%. Als het gaat om luchtvervuilende emissies ($PM_{2.5}$ en NO_x) reduceren deze maatregelen de uitstoot tussen 2 en 8% bij personenauto's en tussen 9 en 10% bij bestelauto's. Voor de luchtvervuilende emissies is in het impact assessment de periode 2020–2030 onderzocht. Deze bandbreedtes komen eruit voort dat de voorgestelde normen op verschillende manieren kunnen worden behaald (hoog aandeel elektrische auto's en rest met hoge uitstoot of laag aandeel elektrische auto's en hele vloot relatief lage uitstoot). Daarnaast zijn een aantal verschillende stimuleringsmaatregelen voor Plug-ins en elektrische auto's meegewogen. Het aandeel laag- en nul- emissie voertuigen is dan ook cruciaal om hoge emissiereducties uiteindelijk te behalen.

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_2-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_2-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 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. Het kabinet heeft in het regeerakkoord als streefdoel opgenomen dat vanaf 2030 geen personenvoertuigen meer verkocht worden met een verbrandingsmotor en dus de facto alle nieuwe auto's aan de uitlaat nul uitstoten. De Nederlandse inzet is een tussendoel in 2025 met een reductie van minimaal 25% ten opzichte van 2021 (70 gram NEDC voor personenauto's).

Momenteel stimuleert Nederland volledig elektrische voertuigen door een gunstige fiscale behandeling. Dit beleid is vastgesteld in de Autobrief II.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Nederland steunt het doel van het voorstel om CO_2-uitstoot te reduceren binnen de Unie. Nederland is echter kritisch over de uitwerking van het voorstel. Nederland zou graag meer ambitie willen met het oog op de klimaatdoelstellingen.

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. Hierbij maakt de Commissie twee opmerkelijke aannames. Ten eerste gaat men uit van een 60% reductiedoelstelling voor transport in 2050 (op basis van 1990). Dit is met de afspraken uit het Klimaatakkoord achterhaald. Om de 2050 doelen te kunnen halen moet ook de transportsector met minimaal 80%-90% reduceren. Daarnaast geeft de Commissie aan dat de transportsector in 2030 voor gemiddeld 16–18% zal bijdragen aan de non-ETS[5] doelen. Deze laatste aanname houdt in dat de rest van de reductie van landbouw en gebouwde omgeving moet komen. Dit acht Nederland niet reëel.

Het voorstel in relatie tot de Nederlandse ambitie

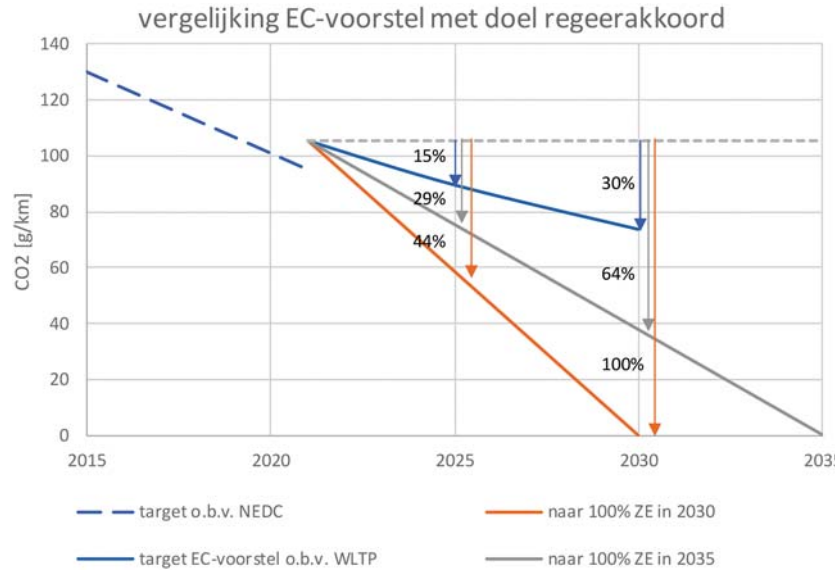
Het is duidelijk dat het gat tussen het Commissievoorstel en de Nederlandse ambitie groot is. Om de Europese normen consistent te laten zijn met het Nederlandse doel om in 2030 geen nieuwe voertuigen meer met een verbrandingsmotor op de markt te brengen, zijn reductiepercentages nodig die drie keer zo hoog zijn als de huidige voorstellen van de Commissie. Maar ook aan het totale reductiedoel in 2030 uit het regeerakkoord draagt dit voorstel weinig bij. Voorlopige conclusie is dat het effect van de voorgestelde Europese normen in Nederland een besparing oplevert van 1,5 megaton (Mton)[6] [7]. Belangrijk om op te merken is wel dat de effecten na 2030 verder oplopen en pas na 2040 volledig zijn. Dit komt door het ingroei-effect van nieuwe auto's in het bestaande wagenpark. 2030 is in die zin maar een tussenjaar. Bij personenauto's staat dus de reductie die in de Nationale Energieverkenning 2017 (NEV) al is ingeboekt als gevolg van de veronderstelde norm van 73 g/km in 2025 onder druk. Alleen inclusief de bestelauto's komt het effect van de nu voorgestelde normen ongeveer op die al ingeboekte reductie uit. Dit voorstel leidt dus niet tot een extra reductie ten opzichte van de in de NEV2017 bij voorgenomen beleid geraamde CO_2-uitstoot van verkeer[8]. De conclusie is dat het voorliggende voorstel onvoldoende ambitie toont en meer op het niveau van de hekkensluiter ligt dan van de koplopers

[5] De sectoren gebouwde omgeving, landbouw en verkeer vallen niet onder het Europese handelssysteem ETS. Deze sectoren samen, zo is het doel, moeten in 2030 de CO_2-uitstoot met 30% reduceren ten opzichte van het basisjaar 2005.

[6] Opgesplitst betekent dit voor personenauto's 1,2 Mton (met een bandbreedte van 0,8 tot 1,5 Mton) en voor bestelauto's 0,4 Mton (met een bandbreedte van 0,2 tot 0,5 Mton).

[7] TNO/PBL: Door afronding tellen de midden waarden van de genoemde bandbreedtes op tot een totaal van 1,5 Mton.

[8] Op basis van bestaand en ongewijzigd beleid komt de emissie volgens NEV2017 in 2030 uit op 31,9 Mton.



De onderbroken blauwe lijn hierboven toont hoe de CO_2-normen voor personenauto's en bestelwagens zich onder de huidige verordening ontwikkelen tot 2021. De blauwe lijn toont de normen zoals opgenomen in onderhavig voorstel. De grijze en oranje lijn laten echter zien hoe de normen zich zouden moeten ontwikkelen om te komen tot 100% nulemissievoertuigen (ZE) in 2030 en 2035 respectievelijk. Het verschil in 2021 als vertrekpunt komt voort uit de overgang van de NEDC naar WLTP testprocedure.

Betekenis van het voorstel

Het voorstel gaat uit van een norm in 2030 van rond de 67 gram per kilometer (NEDC). Het reductiepad komt daarmee uit op ongeveer 3% per jaar. Als fabrikanten in 2030 gemiddeld 15–20% laag- en nul emissie voertuigen op de markt brengen, dan mag de uitstoot van de overige 80–85% voertuigen met verbrandingsmotor nog hoger liggen omdat het gaat om de gemiddelde uitstoot van alle voertuigen. Reeds in 2012 waren er modellen op de markt beschikbaar met een NEDC uitstoot van tussen de 27 en 50 gram. In 2030, 18 jaar later, is deze al lang beschikbare techniek nog steeds ver onder het normgemiddelde in dit voorstel. Het voorstel van de Commissie biedt dan ook geen sterke stimulans om te investeren in nieuwe technieken die leiden tot emissiereductie.

Ambitie onnodig laag

Een analyse van TNO en CE Delft[9] laat zien dat het ambitieniveau van het voorstel onnodig laag is. Een veel strenger reductiepad van 6% per jaar en een norm van 50 gram in 2030 is vanuit het maatschappelijk kostenperspectief in ieder geval haalbaar. Hogere voertuigprijzen worden ruimschoots gecompenseerd door lagere brandstofkosten (en dus minder olie-import). Tot een norm van 50 gram in 2030 zijn de hogere investeringen in 5 jaar tijd terugverdiend. Deze berekeningen worden bevestigd door de resultaten die de Commissie in het impact assessment presenteert voor strengere reductietargets dan de uiteindelijk voorgestelde waarden.

[9] TNO en CE Delft hebben in opdracht van de Commissie meegewerkt aan de berekeningen van de kosten-baten analyse die in het impact assessment zijn meegenomen.

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 auto's al voor 2025 zo goedkoop worden dat het verhogen van hun aandeel voor fabrikanten een kosten-effectievere strategie is dan het verder inzetten op lagere emissies bij verbrandingsmotoren. 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.

Noodzaak additionele maatregelen

Als het gaat om de vraag naar nul- en laagemissie voertuigen hebben nationale maatregelen ook effect. Met dit instrument in handen lijkt het er vooralsnog op dat Nederland additionele, nationale maatregelen moet nemen om in de richting van het kabinetsdoel te komen dat er vanaf 2030 geen personenvoertuigen met een verbrandingsmotor meer verkocht worden. Nationale maatregelen worden momenteel uitgewerkt in het Integrale Nationale Energie en Klimaatplan (INEK). Het parlement wordt hierover volgend jaar geïnformeerd.

Inzet in onderhandelingen

In de onderhandelingen zal Nederland zich inzetten voor strengere normen en sancties wanneer deze niet worden nageleefd. Nederland zal op strengere reductiepercentages inzetten. Een ander voorbeeld is het eisen van een malus[10]als fabrikanten de voorgestelde percentages laag- en nul-emissievoertuigen in 2025, respectievelijk 2030 niet halen. In het huidige voorstel is enkel in een bonus voorzien, als het behaalde resultaat hoger ligt. Daarnaast is de Nederlandse inzet er ook op gericht de percentages voor de bonus in de tussenliggende jaren 2026–2029 jaarlijks naar beneden aan te passen. In het huidige voorstel krijgt namelijk een fabrikant die meer dan 15% voertuigen op de markt brengt die minder dan 50 gram uitstoten een bonus die niet alleen in 2025 geldt, maar doorloopt tot en met 2029. Dat acht Nederland als zeer onwenselijk.
Een ander voorbeeld is het inzetten op het creëren van ruimte om (strengere) nationale emissienormen te hanteren in lijn met de emissiereductie waar Nederland zich middels het klimaatakkoord van Parijs aan heeft gecommitteerd.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

In aanloop naar de publicatie van het nu voorliggende voorstel heeft Nederland samen met een aantal andere kleinere landen voor meer ambitie gepleit. Maar er zijn ook lidstaten die het voorstel eerder nog verder willen afzwakken. Het Europees Parlement heeft in het voortraject ingezet op een hoger ambitieniveau en zal dit naar verwachting ook in aankomende onderhandelingen doen.

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

[10] Bijvoorbeeld een strengere norm voor de rest van de voertuigen.

(VWEU) (gewone wetgevingsprocedure). 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. Het stellen van CO_2-normen vergt een Europese aanpak omdat voertuigen voor de Europese markt worden gemaakt.

c) Proportionaliteit

Het kabinet heeft een negatief oordeel ten opzichte van de proportionaliteit. Het instrument van voertuignormen is op zichzelf geschikt om de CO_2-emissies van voertuigen te reduceren. Echter, het voorstel gaat niet ver genoeg om de daarin gestelde doelen te bereiken. Het ambitieniveau is volgens het kabinet te laag om adequaat invulling te kunnen geven aan het Klimaatakkoord van Parijs en aan de emissiereductie in de non-ETS sectoren. In de onderhandelingen zal Nederland zich inzetten voor strengere normen en sancties wanneer deze niet worden nageleefd.

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. Het impact assessment geeft wel aan dat dit grotendeels gecompenseerd wordt door andere directe en indirecte belastingen, bijvoorbeeld door een hogere btw-opbrengst omdat voertuigen duurder worden. De registratiebelasting BPM is voor een groot deel gebaseerd op de CO_2-uitstoot. Dat kan voor derving zorgen. De tarieven in de BPM zullen bijgesteld moeten worden om gelijke tred te houden met het zuiniger worden van het wagenpark. Anders zal er – net als in de afgelopen jaren – een forse derving van BPM-inkomsten optreden. Het voorgaande geldt eveneens voor de gunstige regeling voor nulemissie voertuigen in de Motorrijtuigenbelasting en de bijtelling in de Inkomstenbelasting. (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 duurder worden. Daar staat een besparing op de brandstofkosten en in geval van volledig elektrische voertuigen ook lagere onderhoudskosten tegenover. Bij een veronderstelde norm van 50 gram is de terugverdientijd bij een personenauto 5 jaar[11]. Bij bestelwagens is er een vergelijkbaar beeld waarvan met name het bedrijfsleven profiteert. In de voertuigindustrie kunnen toeleverende bedrijven, mits zij inzetten op de nieuwe innovatieve techniek, hier baat bij hebben. Autofabrikanten zullen met hogere kosten te maken krijgen, met name door het toepassen van additionele technologieën, zoals plug-in aandrijflijnen.

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

Verwaarloosbaar. De reeds bestaande rapportageverplichting van de RDW aan de Commissie wijzigt niet. De Commissie verwacht wel dat typekeuringsautoriteiten en lidstaten op termijn informatie aanleveren over het praktijkverbruik. Dit is nu nog niet uitgewerkt en ook niet kwantificeerbaar.

e) Gevolgen voor concurrentiekracht

Deze verordening beoogt meer concurrentie voor de productie van zuinigere voertuigen en stimuleert innovatie. Door het gebrek aan ambitie zal dit effect beperkt blijven en ver onder de mogelijkheden.

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

Ten opzichte van de huidige verordening wordt in het voorstel voor de onderhavige verordening een aantal nieuwe bevoegdheden voor het vaststellen van uitvoeringshandelingen geïntroduceerd. Dat zijn de volgende:

– Artikel 7, achtste lid, kent de Commissie de bevoegdheid toe om via uitvoeringshandelingen bepalingen vast te stellen voor de procedures voor het rapporteren van afwijkingen die gevonden worden in de CO_2-emissies en voor het meenemen van die afwijkingen bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies.
– Artikel 6, achtste lid, verleent de Commissie de bevoegdheid om door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde voorwaarden te stellen die van toepassing zijn op een pooling arrangement als bedoeld in artikel 6, vijfde lid. Dit is ter verduidelijking van de voorwaarden voor pooling arrangementen tussen onafhankelijke fabrikanten, met name met het oog op de mededinging.
– Artikel 11, tweede lid, voorziet in de bevoegdheid voor de Commissie om via uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vast te

[11] Dat blijkt uit het Impact assessment van de Commissie en de kosten-baten analyses van o.a. TNO: de meerprijs van een auto die 50 gram uitstoot wordt aan de pomp terugverdiend in 5 jaar tijd.

stellen voor de goedkeuringsprocedure voor het gebruik van innovatieve technologieën als bedoeld in artikel 11, eerste lid.
– Op grond van artikel 12, derde lid, heeft de Commissie de bevoegdheid om middels uitvoeringshandelingen de maatregelen vast te stellen die zien op de monitoring van het werkelijke uitstootgedrag (de *«Real world»* CO_2-emissies) en energiegebruik en op het beschikbaar stellen van betrouwbare niet-persoonsgebonden gegevens over het werkelijke uitstootgedrag en energieverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen
– Artikel 17 ziet op de aanpassing van verordening (EU) 715/2007. Voorgesteld wordt om de Commissie op grond van een nieuw artikel 11a de bevoegdheid te verlenen om via uitvoeringshandelingen bepalingen vast te stellen voor de procedures om te bepalen of er sprake is van conformiteit van in gebruik zijnde lichte bedrijfsvoertuigen met betrekking tot de gecertificeerde CO_2- en brandstofverbruikswaarden.

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)).

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. Daarnaast is de Commissie voornemens om dit voorstel in 2024 te evalueren. Er lijkt geen noodzaak te zijn voor een horizonbepaling.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De RDW registreert voertuigen en de CO_2-uitstoot van individuele voertuigen. De RDW rapporteert aan de Commissie over de CO_2-uitstoot van in Nederland verkochte voertuigen. Hieraan verandert dit voorstel niets.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen