

Vergaderjaar 2011–2012

**22 112**

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

**Nr. 1466**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 17 september 2012

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij drie fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Mededeling ontwikkelingsfinanciering (Kamerstuk 22 112, nr. 1465)

Fiche 2: Verordeningen CO2 normen voor personenauto's en lichte Bedrijfsvoertuigen

Fiche 3: Mededeling Europees innovatiepartnerschap (EIP) Smart Cities and Communities (Kamerstuk 22 112, nr 1467)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
H. P. M. Knapen

## **Fiche : Verordeningen CO2 normen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen**

### **1. Algemene gegevens**

#### *Titel voorstel*

Voorstel voor een verordening 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

*en*

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad 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

#### *Datum Commissiedocumenten*

11 juli 2012

#### *Nr. Commissiedocumenten*

COM (2012) 393 (personenauto's) en COM (2012) 394 (lichte bedrijfsvoertuigen)

#### *Prelex*

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/  
LexUriServ.do?uri=COM:2012:0393:FIN:NL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0393:FIN:NL:PDF)  
[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/  
LexUriServ.do?uri=COM:2012:0394:FIN:NL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0394:FIN:NL:PDF)

#### *Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board*

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/  
impact\\_assesment\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/impact_assesment_en.pdf)

#### *Behandelingstraject Raad*

De Milieuraad.

#### *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

#### *Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

- a) Rechtsbasis: Art. 192 VWEU
- b) Gewone wetgevingsprocedure conform art. 294 VWEU. De Raad stemt met gekwalificeerde meerderheid; het Europees Parlement heeft medebeslissingsrecht.
- c) De voorstellen geven de Commissie de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen voor de volgende onderdelen: monitorings- en rapporteringsprocedures (art. 8), het innen van boetes aan fabrikanten voor overschrijding van emissiedoelen (art. 9), en het bepalen van innoverende technologieën (art. 12(2)).

- d) De voorstellen geven de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor de volgende onderdelen: het wijzigen van bijlage II van de verordening (gegevensvereisten en – parameters) (art. 8(9)), het vaststellen van criteria voor bepaalde fabrikanten om in aanmerking te komen voor afwijking van de doelstelling (art. 11(8)), en het aanpassen van de formules in bijlage I van de verordening (art. 13(7)).

## 2. Samenvatting BNC-fiche

### *– Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

- Artikel 192 VWEU. Nederland onderschrijft de bevoegdheid van de Unie op dit terrein.
- Subsidiariteit: positief
- Proportionaliteit: positief.

### *– Implicaties/risico's/kansen*

- Als gevolg van beide voorstellen zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de verkeerssector afnemen. Hierdoor neemt de noodzaak af om in andere sectoren maatregelen te nemen om schade aan het klimaat te voorkomen. Voor burgers en bedrijven kunnen de aanschafprijzen van personen- en lichte bedrijfsvoertuigen stijgen, maar zal er een besparing op de brandstofkosten zijn. Volgens berekening van de Commissie is de besparing op de brandstofkosten groter dan eventuele prijsstijgingen van voertuigen.

### *– Nederlandse positie*

Nederland verwelkomt de voorstellen die een goed evenwicht vormen tussen klimaatambities, consumentenbelangen en de belangen van de industrie. Nederland is tevreden met het behoud van eco-innovaties en met de stimulering van extreem zuinige voertuigen. Nederland is voorstander van opname van indicatieve CO<sub>2</sub>-normen voor de periode na 2020 voor personenauto's en aanscherping van de norm van 147 g CO<sub>2</sub>/Km in 2020.

## 3. Samenvatting voorstel

### *Inhoud voorstel*

COM (2012) 393 (personenauto's): op grond van art. 13 lid 5 van verordening EC (2009) 443 (CO<sub>2</sub> norm personenauto's) moet de Commissie uiterlijk op 1 januari 2013 de modaliteiten vaststellen om op kostenefficiënte wijze de 2020 doelstelling van 95 g CO<sub>2</sub>/Km te halen. Dat doet de Commissie met dit voorstel, dat de volgende onderdelen bevat.

- De zogeheten grenswaardencurve die de doelen per fabrikant aangeeft, en die is gebaseerd op gewicht. Bij een curve met een hellingshoek van 100% moeten voertuigen die zwaarder zijn dan het gemiddelde voertuig evenveel in CO<sub>2</sub>-uitstoot terug als lichtere voertuigen. Volgens de Commissie worden de lasten relatief gezien zo gelijk mogelijk verdeeld als de curve een hoek heeft van 60%. De gedachte hierachter is dat fabrikanten van zwaardere, vaak duurdere voertuigen meer mogelijkheden hebben om CO<sub>2</sub> te reduceren dan kleinere, goedkopere voertuigen.
- Tussen 2020 en 2023 worden voor auto's die minder dan 35 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten zogeheten *superkredieten* ingevoerd met een vermenigvuldigingsfactor van 1,3 gelimiteerd tot een cumulatief aantal van 20 000 voertuigen per fabrikant gedurende de looptijd van de regeling.

- De 2020-doelstelling voor nichefabrikanten die onder de afwijkingregeling vallen, wordt bijgewerkt: fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe personenauto's produceren, hoeven niet aan de CO<sub>2</sub>-norm te voldoen.
- De datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist, mag flexibeler worden bepaald.
- Eco-innovaties worden behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast. De boete voor overtollige emissies blijft gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.

De procedurebepalingen voor het comité worden in overeenstemming gebracht met het Verdrag van Lissabon.

COM (2012) 394 (lichte bedrijfsvoertuigen): op grond van art. 13 lid 1 van verordening EU (2011) 510 (CO<sub>2</sub> norm voor lichte bedrijfsvoertuigen) moet de Commissie uiterlijk op 1 januari 2013 evalueren hoe de doelstelling van 147 g CO<sub>2</sub>/Km in 2020 moet worden gehaald. Dat doet de Commissie in dit voorstel. In het voorstel wordt bevestigd dat de 2020-doelstelling van gemiddeld 147 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen haalbaar is. Voorgesteld wordt de volgende modaliteiten vast te stellen om de doelstelling te halen:

- de zogeheten *nutparameter* blijft de massa van het voertuig in rijklaare toestand, en de grenswaardencurve blijft lineair, met een hellingshoek van 100 % ten opzichte van de uitgangssituatie.
- Fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen produceren, worden vrijgesteld van de verplichting om hun specifieke emissiedoelstelling te behalen.
- De datum waarop over kleinschalige vrijstellingen wordt beslist, mag flexibeler worden bepaald.
- Eco-innovaties worden behouden wanneer een herziene testprocedure wordt toegepast. De bijdrage voor overtollige emissies blijft gehandhaafd op 95 euro per g/km per voertuig.

#### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

##### *a) Bevoegdheid*

De Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 192 VWEU. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten. Nederland onderschrijft de visie van de Commissie.

##### *b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Subsidiariteitsoordeel: positief. Om een gezamenlijk CO<sub>2</sub> reductiedoel te halen, is regelgeving op Europees niveau de meest voor de hand liggende keus. Regelgeving op een lager niveau zou kunnen leiden tot verstoring van de interne markt, en tot een lagere ambitie dan zoals geformuleerd in het voorstel.

Proportionaliteitsoordeel: positief. Implementatie, handhaving en normstelling dienen op Europees niveau plaats te vinden om verstoring van de interne markt te voorkomen. Monitoring vindt deels op lidstaatniveau plaats, volgens de voorschriften uit de verordeningen. Voor een uniforme toepassing binnen de EU is een verordening een geschikter instrument dan een richtlijn.

##### *c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

Nederland heeft geen problemen met de voorgestelde uitvoeringshandelingen. Met de voorgestelde gedelegeerde handelingen heeft Nederland geen probleem met het aanpassen van de formules in bijlage 1, indien

duidelijk wordt gemaakt dat wijzigingen alleen betrekking kunnen hebben op de massa van het voertuig. Voor wat betreft het wijzigen van bijlage II van de verordening (gegevensvereisten en – parameters) vraagt Nederland zich af of uitvoeringshandelingen niet meer voor de hand liggen. Nederland heeft geen problemen met de voorgestelde gedelegeerde handelingen voor het vaststellen van criteria voor bepaalde fabrikanten om in aanmerking te komen voor afwijking van de doelstelling.

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

### *a) Consequenties EU-begroting*

Voor de voorstellen zijn geen aanvullende financiële middelen nodig.

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

De voorstellen (wijziging van al bestaande regelgeving) hebben geen financiële gevolgen voor rijksoverheid of decentrale overheden.

Indien de voorstellen toch budgettaire gevolgen hebben dan worden deze ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

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

Kopers van personen- en lichte bedrijfsvoertuigen krijgen mogelijk te maken met duurdere voertuigen als gevolg van de toepassing van CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen, en met lagere brandstofkosten als gevolg van zuiniger voertuigen. Volgens de berekeningen van de Commissie zijn – bij gemiddeld kilometrage – de besparingen op brandstofkosten groter dan eventuele prijsstijgingen van voertuigen.

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

Autoproducenten die minder dan 500 voertuigen per jaar produceren vallen niet meer onder de reikwijdte van de verordeningen. Dit betekent een vermindering van regeldruk/administratieve lasten voor circa 50 Europese voertuigproducenten. Verder hebben de voorstellen geen gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten.

## **6. Implicaties juridisch**

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

Geen.

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

Beide verordeningen treden in werking op de derde dag na bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

### *c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Beide voorstellen bevatten een evaluatiebepaling. In beide gevallen dient de Commissie uiterlijk 31 december 2014 de specifieke emissiedoelstellingen, modaliteiten en andere elementen uit de verordeningen te evalueren, om CO<sub>2</sub>-normen voor de periode na 2020 vast te kunnen stellen. Dit is wenselijk vanuit het oogpunt van technologische vooruitgang en planningszekerheid voor de industrie.

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

### *a) Uitvoerbaarheid*

Geen; de uitvoering wijzigt niet ten opzichte van de bestaande verordeningen.

### *b) Handhaafbaarheid*

Geen; de handhaafbaarheid wijzigt niet ten opzichte van de bestaande verordeningen.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.

## **9. Nederlandse positie**

Nederland verwelkomt het Commissievoorstel voor personenauto's COM(2012) 393. Het voorstel vindt een goed evenwicht tussen klimaatambities, consumentenbelangen en de belangen van de industrie. Het voorstel leidt zowel tot een krachtige concurrentiepositie van de Europese auto-industrie, als tot aanzienlijke brandstofbesparingen voor Europese burgers. Nederland is tevreden met het behoud van eco-innovaties (ook voor lichte bedrijfsvoertuigen), en met de stimulering van extreem zuinige voertuigen, die voor een stimulans richting elektrische voertuigen, voertuigen op waterstof, *plug-in* hybride voertuigen en dergelijke kunnen zorgen. Nederland wil wel weten waarom deze superkredieten in de periode 2020 – 2023 zijn voorzien en niet in de periode 2016 – 2020. Nederland is voorstander van opname in dit voorstel van indicatieve CO<sub>2</sub>-normen voor de periode na 2020.

Nederland is verheugd dat de Commissie in het voorstel voor lichte bedrijfsvoertuigen COM(2012) 394 bevestigt dat de normen haalbaar zijn tegen lagere kosten dan gedacht, maar dat betekent wat Nederland betreft dat er wel wat meer ambitie getoond mag worden. De studie die aan dit voorstel ten grondslag ligt toont immers aan dat de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot van lichte bedrijfsvoertuigen nu al veel lager is dan gedacht bij het vaststellen van de oorspronkelijke verordening, waardoor fabrikanten de norm voor 2017 al in 2012 zullen halen. Door de normen voor lichte bedrijfsvoertuigen nu niet aan te scherpen, laat de Commissie een enorme kans liggen om ook voor de gebruikers van lichte bedrijfsvoertuigen aanzienlijke brandstofwinsten te boeken, en de concurrentiepositie van de Europese industrie verder te versterken. Nederland zal zich inzetten om de norm van 147 g CO<sub>2</sub>/Km in 2020 aangescherpt te krijgen.