Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2009–2010

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

Nr. 970 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 3 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling inzake auteursrecht in de kenniseconomie (Kamerstuk 22 112, nr. 969);
2. Verordening inzake CO_2-emissies van lichte voertuigen;
3. Mededeling inzake de Europese Onderzoeksraad (Kamerstuk 22 112, nr. 971).

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
F. C. G. M. Timmermans

KST138066
0910tkkst22112-970
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2009

Fiche: Verordening inzake CO_2-emissies van lichte voertuigen

1. Algemene gegevens

Voorstel: Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken.

Datum Commissiedocument: 28 oktober 2009

Nr. Commissiedocument: COM(2009) 593

Prelex: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0593:FIN:NL:PDF

Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/sec_2009_ia.pdf

Behandelingstraject Raad: De Raadswerkgroepbehandeling is op 9 november gestart met een presentatie door de Commissie. Mogelijk wordt in de Milieuraad van 22 december een voortgangsrapportage behandeld.

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van VROM

Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie:

a) *Rechtsbasis*
   Artikel 175 EG-verdrag
b) *Stemwijze Raad en rol Europees Parlement*
   Gekwalificeerde meerderheid en medebeslissing
c) *Comitologie* De Commissie zal worden bijgestaan door het comité ingesteld op grond van artikel 8 van Besluit 93/389/EEC (het Climate Change Committee).

2. Samenvatting BNC-fiche

Het voorstel bevat een gefaseerde norm voor de CO_2-uitstoot van nieuwe bestelauto's van 175 g. CO_2/km, die tussen 2014 en 2016 gefaseerd wordt ingevoerd. Het doel voor 2020 is een norm van 135 g. CO_2/km. Het voorstel is op dezelfde wijze opgebouwd als de verordening tot vaststelling van CO_2 normen voor nieuwe personenauto's (Verordening (EG) 443/2009). Fabrikanten mogen samenwerken om de norm te halen, waarbij ze maximaal 7 g. CO_2-reductie mogen halen door middel van innovatieve technologie die niet onder de typegoedkeuring valt. Daarnaast worden ze de eerste jaren extra beloond door middel van zgn. super-credits voor de verkoop van bestelauto's die minder dan 50 g. CO_2/km uitstoten. Op overschrijding van de norm staat een boete van € 120 per te veel uitgestoten gram CO_2, met gereduceerde tarieven voor de eerste 3 gram overschrijding.

Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel: Positief.

Nederlandse positie en eventuele acties:
Nederland verwelkomt een Europese norm van de CO_2-uitstoot door bestelwagens en is verheugd over de toevoeging van het ambitieuze 2020-doel. Nederland betreurt echter de afzwakking van het korte termijndoel ten opzichte van de eerder door de Commissie uitgesproken intentie om de norm van 175 g. CO_2/km in 2012 te laten ingaan. Nederland zal

pleiten voor een strengere korte termijnnorm, die nodig is voor het halen van de klimaatdoelen (zowel nationaal als internationaal) en die meer in lijn is met de mededeling van de Commissie uit februari 2007 («Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO_2-uitstoot van door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen verminderen»). Ook zal Nederland zich inzetten voor het behoud van een ambitieus 2020-doel. Verder zou de verordening een rol kunnen spelen bij het verder stimuleren van zuinige en duurzame voertuigen (zoals elektrische voertuigen, voertuigen op waterstof, plugin hybride voertuigen en dergelijke).

3. Samenvatting voorstel

Inhoud voorstel
Dit voorstel is een vervolg op het voorstel tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's (Verordening 443/2009), en is onderdeel van de communautaire strategie om de CO_2-uitstoot van lichte voertuigen te verminderen. Het betreft een verordening die als doel heeft de impact van bestelauto's (light-duty vehicles) op klimaatverandering te verminderen door aan fabrikanten de eis op te leggen dat de gemiddelde CO_2-uitstoot van nieuwe bestelauto's niet hoger is dan 175 g/km. Deze eis treedt gefaseerd in werking: 75% van de bestelauto's moet in 2014 aan de norm voldoen, 80% in 2015 en 100% in 2016. Voor 2020 stelt dit voorstel een norm voor van 135 g/km, afhankelijk van de uitkomst van een evaluatie in 2013. Producenten mogen maximaal 7 g. CO_2/km van de norm aftrekken door het gebruik van eco-innovaties; innovatieve technologie die niet onder de typegoedkeuring (normale test waarbij de CO_2 uitstoot wordt gemeten) valt waarbij de CO_2-uitstoot wordt gemeten. Fabrikanten van bestelauto's die minder dan 50 g. CO_2/km uitstoten krijgen supercredits: deze bestelauto's tellen in 2014 voor 2,5 auto, en in 2015 als 1,5 auto mee bij de berekening van de gemiddelde CO_2-uitstoot per fabrikant. Fabrikanten mogen onderling «poolen» om aan de norm te voldoen. Er worden sancties ingesteld voor het geval autofabrikanten niet aan de norm voldoen: een boete gebaseerd op de overschrijding van de gemiddeld toegestane uitstoot per verkochte auto van € 120 per te veel uitgestoten gram CO_2 (met sterk gereduceerde tarieven voor de eerste 3 gram overschrijding). Volgens de Commissie is de ingangsdatum van de CO_2-norm voor bestelauto's consistent met het tijdspad dat gevolgd is bij het stellen van een vergelijkbare norm voor personenauto's.

Impact Assessment Commissie
De Commissie verwacht dat de kostprijs van nieuwe bestelauto's door dit voorstel met 5,4%–5,8% zal stijgen, maar omdat de prijs van bestelauto's minder elastisch is dan die van personenauto's zal de verwachte groei in verkoopcijfers met ongeveer 1% afnemen.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) *Bevoegdheid:* de Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 175 EG-verdrag. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.
b) *Functionele toets:*
   – *Subsidiariteit:* positief. Om een gezamenlijk CO_2-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.
   – *Proportionaliteit:* positief. Het voorstel voor de verordening is een goed instrument om enerzijds de milieudoelen van de EU na te streven terwijl anderzijds een verstoring de interne markt wordt

voorkomen aangezien een verordening niet omgezet hoeft te worden in nationale regelgeving. Bovendien zullen de doelen hierdoor eerder binnen bereik zijn dan bij de keuze voor een ander instrument. Een kanttekening plaatst Nederland bij het ambitieniveau van het voorstel; zowel de normstelling als de fasering had wat scherper mogen zijn.

c) *Nederlands oordeel:* positief. Nederland heeft steeds aangegeven dat communautair bronbeleid absolute noodzaak is om de EU-doelstellingen op het gebied van lucht en klimaat te halen. Nederland is blij dat, in navolging van de verordening voor emissienormen voor nieuwe personenauto's, er nu een voorstel ligt met emissienormen voor bestelauto's.

5. Implicaties financieel

a) *Consequenties EG-begroting*
Vooralsnog geen.

b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden*
Voor de Nederlandse overheid zijn er nauwelijks financiële gevolgen van uitvoeringsverplichtingen van deze verordening. De verplichtingen die aan de lidstaten worden opgelegd bestaan al in het kader van de verordening betreffende de CO_2-norm voor personenauto's. De hoeveelheid te verwerken data groeit als gevolg van deze verordening met ongeveer 10%. Deze en andere maatregelen gericht op het terugdringen van de CO_2-uitstoot zijn reeds voorzien in het werkprogramma Schoon & Zuinig uit 2007, en zijn noodzakelijk om de nationale CO_2-reductiedoelen te halen. Het doel van de verordening is het zuiniger maken van bestelauto's zodat ze minder CO_2-uitstoten. Zuinigere auto's kunnen leiden tot minder inkomsten uit brandstofaccijns, maar bij de raming van deze belastingopbrengsten wordt echter geen rekening gehouden met een dergelijke daling van de brandstofaccijnsopbrengsten.

c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*
In Nederland is sprake van een beperkte auto-industrie, maar van een (relatief) omvangrijke toeleverende industrie. Voor toeleveranciers zullen mogelijk positieve effecten ontstaan, omdat de eisen die gesteld worden aan de CO_2-uitstoot zullen moeten leiden tot aangepaste motortechnologie en tot een markt voor nieuwe/andere onderdelen voor auto's en motoren. Voor bedrijven en burgers zal de verordening leiden tot een hogere kostprijs van bestelauto's enerzijds, en besparing op brandstofkosten als gevolg van zuiniger motoren anderzijds.

d) *Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden*
Geen. Van de lidstaten wordt verwacht dat ze per kalenderjaar informatie verzamelen over alle nieuw geregistreerde bestelauto's op hun grondgebied, en deze informatie doorgeven aan de Commissie. Deze verplichtingen bestaan al voor de verordening betreffende de CO_2-norm voor personenauto's.

e) *Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger*
Geen, de informatie die autoverkopers moeten leveren als gevolg van deze verordening komt overeen met de informatie die producenten moeten leveren bij de typegoedkeuring.

6. Implicaties juridisch

a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid*
Het betreft een verordening die rechtstreeks zal werken. De aan de lidstaten opgelegde monitoring- en rapportage verplichting komt overeen met die voor personenauto's.

b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*
De rapportageverplichting treedt op 1 januari 2012 in werking, de norm in de verordening op 1 januari 2014.
c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*
Een evaluatiebepaling is opgenomen in artikel 12 en is met name wenselijk om vast te kunnen stellen of de lange-termijndoelstellingen gehaald kunnen worden. De evaluatie is voorzien begin 2013.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

Uitvoering en handhaafbaarheid sluiten aan bij de verordening tot vaststelling van CO_2-uitstoot voor nieuwe personenauto's (Verordening 443/2009). De bestaande verplichtingen (informatie- en rapportageplicht) worden enigszins uitgebreid.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

EU aanscherping van emissienormen heeft effecten op de marktwerking van de productie van auto onderdelen en handel in bestelauto's. Dat geldt ook voor derde landen inclusief OS landen.

9. Nederlandse positie (belangen en eerste algemene standpunt)

Nederland is overeenkomstig Besluit 406/2009/EC verplicht om de CO_2-emissies afkomstig van sectoren die buiten het Emissiehandelssysteem vallen – waaronder transport – in 2020 met 16% te verminderen ten opzichte van het niveau in 2005. Daarnaast heeft Nederland zichzelf voor 2020 een klimaatdoelstelling opgelegd die zelfs nog iets ambitieuzer is. Dit is uitgewerkt in het programma Schoon & Zuinig. Voor de sector verkeer en vervoer heeft dit geresulteerd in een forse CO_2-reductie opgave, waarvan de grootste bijdrage van Europese normstelling wordt verwacht. De totstandkoming van ambitieuze Europese klimaatdoelen zijn door Nederland steeds ondersteund, waarbij Nederland een belangrijke rol ziet voor een ambitieus Europees bronbeleid. Dit Commissie voorstel wordt gezien als een logisch vervolg op de verordening CO_2 en personenauto's en als een noodzakelijke maatregel om de klimaatdoelen te halen. Met betrekking tot de inhoud vindt Nederland het voorliggende voorstel teleurstellend, omdat het gekenschetst kan worden als «te weinig en te laat». De normstelling is weinig ambitieus in vergelijking met de door de Commissie eerder uitgesproken intentie om voor deze categorie de CO_2 uitstoot te laten dalen naar 175 g./km in 2012 en 160 g./km in 2015. Daar komt bij dat ook de fasering van de normstelling beperkt bijdraagt aan het bereiken van 2020-doelen. Pas in 2016 geldt de norm van 175 g. CO_2/km voor de hele vloot bestelauto's die onder de scope van de verordening valt, en de sancties die op overschrijding van de norm staan lijken tot 2019 onvoldoende hoog om naleving af te dwingen. Positief is de toevoeging van een ambitieus 2020-doel. Nederland is verheugd dat de Commissie op dit punt lering heeft getrokken uit de onderhandelingen over de verordening tot vaststelling van CO_2-uitstoot voor nieuwe personenauto's. Ook is Nederland positief over de super-credits en de eco-innovaties, die voor een innovatie-impuls kunnen zorgen, en voor een stimulans richting elektrische voertuigen, voertuigen op waterstof, plugin hybride voertuigen en dergelijke. De aankondiging van de Commissie om een onderzoek te doen naar de haalbaarheid van uitbreiding van richtlijn 92/6/EEC met de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers met als doel bestelauto's onder deze richtlijn te laten vallen, zal door Nederland met interesse worden gevolgd. De Nederlandse inzet zal zich richten op een strengere eerste stap (afhankelijk van de reacties van andere

lidstaten: ofwel een aanscherping van de norm van 175 g. in 2016, ofwel een snellere inwerkingtreding) en op behoud van de norm in 2020. Verder zou de verordening een rol kunnen spelen bij het verder stimuleren van zuinige en duurzame voertuigen. Nederland zal mogelijkheden hiervoor tijdens de raadswerkgroeponderhandelingen verkennen.