

Fiche 7: Verordening aanscherping CO₂-normen nieuwe personen- en bestelauto's in 2030 en 2035

1. Algemene gegevens

a) Titel voorstel

Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council – amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition.

b) Datum ontvangst Commissiedocument

14 juli 2021

c) Nr. Commissiedocument

COM (2021) 556 final

d) EUR-Lex

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CONSIL%3AST_10906_2021_INIT&qid=1627298404341

e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing

SWD (2021) 613 final

SWD (2021) 614 final (samenvatting)

f) Behandelingstraject Raad

Milieuraad

g) Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

h) Rechtsbasis

Artikel 192 Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU)

i) Besluitvormingsprocedure Raad

Gekwalificeerde meerderheid

j) Rol Europees Parlement

Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) Inhoud voorstel

Dit voorstel maakt onderdeel uit van het Fit-for-55-pakket¹. Het Fit-for-55-pakket geeft invulling aan het juridisch bindende Europese broeikasgasreductiedoel van ten minste netto 55% in 2030 t.o.v. 1990, zoals vastgelegd in de Europese Klimaatwet². Dit voorstel tot een verordening bevat een aanscherping van de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's.

Deze verordening, waarin wordt voorgesteld om verordening (EU) 2019/631³ te wijzigen, maakt deel uit van de bredere EU-mobiliteitsstrategie⁴ die de energietransitie in de Europese transportsector vorm moet geven met als uiteindelijk doel een CO₂-reductie voor de transportsector van 90% in 2050 ten opzichte van 1990. De Commissie verwacht dat dankzij strengere CO₂-normen een breder publiek kan profiteren van nul-emissie voertuigen doordat fabrikanten het aanbod moeten vergroten en diensgevolge er meer betaalbare modellen op de markt komen. Ook beoogt dit voorstel de concurrentiepositie van de Europese auto-industrie te versterken, in het bijzonder als het gaat om het verkrijgen en behouden van een koploperspositie in nul-emissie voertuigtechnologieën.

De Commissie stelt met dit voorstel een CO₂-reductie van 100% in 2035 voor, oftewel 0 gram CO₂-uitstoot per kilometer. Dit is *de facto* een uitfasering van de nieuwverkoop van voertuigen met een fossiele verbrandingsmotor, zowel voor personen- als voor bestelauto's.

De Commissie stelt tevens voor om de bestaande CO₂-normen voor 2030⁵ aan te scherpen naar 55% CO₂-reductie voor personenauto's ten opzichte van 2021 en 50% reductie voor bestelauto's (ten opzichte van respectievelijk 37,5% en 31% reductie in de huidige wetgeving). Het CO₂-reductiedoel in 2025 blijft voor zowel personen- als bestelauto's ongewijzigd (15% reductie).

Ten slotte stelt de Commissie voor om de voor 2025 en 2030 geldende stimuleringsmaatregel voor auto's met zeer lage uitstoot, de zogenaamde *zero and low emission vehicle (ZLEV) credits*⁶, vanaf

¹ Het kabinet informeert de Kamer met een kamerbrief over het Fit-for-55-pakket welke gelijktijdig aan de Kamer is gestuurd.

² Kamerstuk 32813 nr 808.

³ Te vinden via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631&qid=1629443784354>.

⁴ Door de Europese Commissie in december 2020 verwoord in de EU Strategie Duurzame en Slimme Mobiliteit.

⁵ Onder de huidige regelgeving geldt voor het jaar 2021 een norm voor personenauto's van 95 gram CO₂-uitstoot per kilometer en 147 gram CO₂-uitstoot voor bestelauto's. Voor 2030 geldt een reductie ten opzicht van 2021 van 37,5% en 31% voor respectievelijk personen- en bestelauto's. De CO₂-norm betreft het gemiddelde van alle nieuwverkopen van alle EU-autofabrikanten in het betreffende jaar.

⁶ Het gaat hierbij om 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 CO₂ per kilometer, elektrische auto's of waterstofauto's. Fabrikanten worden beloond met een bonus op de normen indien zij in 2025 meer dan 15% van dergelijke voertuigen op de markt brengen en in 2030 meer dan 30%.

2030 niet meer toe te passen. Tevens wordt de mogelijkheid voor kleine autofabrikanten om een aangepaste doelstelling aan te vragen (een zogeheten 'derogatie') beëindigd per 2030.

b) Impact assessment Commissie

In het impact assessment⁷ heeft de Commissie berekend in hoeverre de voorgenumen maatregelen bijdragen aan de verschillende doelen. Het gaat dan met name om bijdragen aan de Europese klimaatdoelen, de voordelen voor consumenten en het verbeteren van de concurrentiepositie van de auto-industrie. Het impact assessment heeft uitgewezen dat hoewel de kosten voor de autofabrikanten stijgen, vanuit gebruikersperspectief de netto kosten over de totale levensduur van een gemiddelde nieuwe personen- of bestelauto zullen dalen. Ook is er sprake van netto maatschappelijke baten, onder meer bestaande uit brandstofbesparing en de in geldwaarde uitgedrukte milieueffecten.

Daarnaast is nog een aantal specifieke beleidsopties bekeken, onder andere ten aanzien van tussendoelen en stimulering. Op basis van het impact assessment voorziet de Commissie geen aanscherping van de CO₂-norm in 2025, geen tussendoelen voor de periode tussen 2025 en 2030 en geen stimulering van hernieuwbare brandstoffen in de wetgeving voor CO₂-normen, met de argumentatie dat de huidige tussendoelen met een interval van vijf jaar voldoende moeten zijn.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

In de Nederlandse Klimaatwet⁸ zijn nationale broeikasgasreductiedoelen vastgelegd van 49% in 2030 en 95% in 2050, beide ten opzichte van 1990, waarbij de Nederlandse Klimaatwet nog aanpassing behoeft om in lijn te komen met de Europese Klimaatwet van klimaatneutraliteit (netto nul emissies) in 2050 en ten minste 55% reductie in 2030. De transportsector zal een belangrijke bijdrage moeten leveren aan het behalen van deze doelstellingen. In het Klimaatakkoord is onder andere vastgelegd om te "streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030".⁹

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt het voorstel van de Commissie om de CO₂-uitstoot van personen- en bestelauto's in de EU verder te reduceren. Het kabinet zet zich in voor strenge en ambitieuze Europese voertuignormen die de transitie naar de nul-emissie aandrijflijnen onomkeerbaar maken. Voertuignormen, waaronder de CO₂-norm voor personen- en bestelauto's, dragen op een efficiënte manier bij aan de klimaatdoelen, zijn bewezen effectief, zorgen voor een gelijk speelveld en

⁷ Het impact assessment is te vinden via https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/amendment-regulation-co2-emission-standards-cars-vans-with-annexes_en.pdf.

⁸ Zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042394/2020-01-01>

⁹ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatakkoord/wat-is-het-klimaatakkoord> (pag. 52)

bevorderen innovatie. Hogere CO₂-normen kunnen tevens bijdragen aan het behalen van het voor Nederland gestelde ESR doel¹⁰. Echter is het kabinet van mening dat de door de Commissie gestelde doelstellingen niet ambitieus genoeg zijn.

Het kabinet is tevreden dat de Commissie een *de facto* uitfaseerdatum voor voertuigen met een verbrandingsmotor heeft voorgesteld. Echter, een uitfaseerdatum in 2035 is volgens het kabinet te laat voor de noodzakelijke bijdrage van de transportsector aan het doel van klimaatneutraliteit in 2050. Het kabinet is daarom van mening dat een uitfaseerdatum per 2030 beter past bij de Europese klimaatambities. Dit is ook in lijn met de Nederlandse doelstelling.

De Commissie gaat ervan uit dat personenauto's 10-15 jaar op de weg rijden¹¹. Echter, in de EU is dit vaak langer¹². In Nederland is de gemiddelde levensduur van personenauto's volgens TNO 19 jaar¹³ en dit neemt nog verder toe. Gezien de lange tijd dat eenmaal verkochte voertuigen onderdeel zijn van het wagenpark, is het volgens het kabinet nodig om eerder dan 2035 te beginnen met het uitfasen van de nieuwverkoop van voertuigen met een verbrandingsmotor.

Het kabinet is van mening dat het door de Commissie voorgestelde CO₂-reductiepercentage voor 2030 te weinig is. Het kabinet zal zich inzetten voor een reductiepercentage van 100% in 2030, zowel voor personen- als bestelauto's. Het kabinet is van mening dat het reductiedoel voor bestelauto's (minimaal) gelijkgesteld dient te worden aan dat van personenauto's.

Een hoger reductiepercentage in 2030 lijkt technologisch haalbaar, gezien het aantal grote autofabrikanten dat zelf al hogere ambities voor 2030 heeft aangekondigd. Uit het impact assessment blijkt dat zowel de maatschappelijke baten als de voordelen voor consumenten toenemen bij hogere reductiepercentages¹⁴. Dit geldt voor zowel personen- als bestelauto's. Ambitieuze reductiedoelstellingen zijn tevens nodig om het aanbod van nul-emissie bestelauto's een extra stimulans te geven.

¹⁰ Het ESR, of Effort Sharing Regulation, nieuwe voorgestelde doel voor Nederland is gesteld op een reductie van emissies van 48% in 2030 t.o.v. 2005. ESR is tevens onderdeel van het Fit for 55 pakket.

¹¹ Zie pag. 8 van het Commissie voorstel.

¹² In de EU is de gemiddelde leeftijd waarop auto's van de weg af gaan meer dan 14 jaar en slechts 55% van de auto's met een leeftijd van 15 jaar zijn van de weg af, volgens een analyse van T&E gebaseerd op een [2015 Ricardo studie](#).

¹³ En voor bestelauto's is de gemiddelde levensduur 16,5 jaar. Gebaseerd op analyse door TNO.

¹⁴ Zie tabel 40 op pag. 102 van de impact assessment. De Commissie heeft niet gekeken naar reductiepercentages in 2030 boven 60%.

Ten slotte is voor Nederland een verhoging van het reductiepercentage van CO₂-emissies van 37,5% naar 55% in 2030 onvoldoende voor het bereiken van de 100% nul-emissie verkopen zoals afgesproken in het Klimaatakkoord¹⁵.

In het huidige voorstel van de Commissie zijn er geen aanpassingen voorzien van de CO₂-normen tot en met 2029. Het kabinet zet zich in voor een hoger reductiepercentage in 2025 van 50% en het toevoegen van één of meerdere tussendoelen in 2027 of 2028, voor zowel personenauto's als bestelauto's.

Hoe sneller de CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen van voertuigen daalt, hoe groter de CO₂-reductie van het hele wagenpark is. Juist een aanscherping van de CO₂-norm in 2025 draagt bij aan de verhoogde CO₂-reductiedoelstelling van 55% in 2030. Bovendien dwingt een aanscherping van de CO₂-norm op korte termijn autofabrikanten om de transitie naar elektrische voertuigen sneller te maken. Het ontbreken van tussendoelen voor de periode 2025-2030 vormt een risico, omdat het verleden leert dat de uitstoot pas daalt in het jaar waarover de boete wordt berekend die de EU oplegt¹⁶.

Het niet meer toepassen van de zogenaamde *zero and low emission vehicle (ZLEV) credits*¹⁷ voor 2030 heeft het voordeel dat er geen 'CO₂-bonus' (in de vorm van een hogere, specifieke CO₂-waarde) meer wordt toegekend aan autofabrikanten waardoor de werkelijke CO₂-uitstoot hoger is dan de administratieve. Het kabinet is van mening dat de ZLEV-credits al vanaf 2025 niet meer zouden moeten worden toegepast, of alleen voor nul-emissie voertuigen (ZEV-credits).

Het kabinet kan zich er in vinden dat de mogelijkheid voor een aangepaste doelstelling voor kleine autofabrikanten wordt beëindigd.

Gevolgen voor de brede welvaart

De Tweede Kamer verzoekt met de Motie van het lid Van Raan¹⁸ om bij voorstellen voortkomend uit de Green Deal rekening te houden met welvaart in brede zin. Het kabinet kijkt bij welvaart in brede zin naar vier aspecten: kwaliteit van leven voor huidige generaties, kapitaalvoorraden voor latere generaties, grensoverschrijdende effecten en de verdeling van kosten en baten. Ten aanzien van dit voorstel worden de effecten op alle vier de aspecten door het kabinet als positief beoordeeld. De maatschappelijke baten van het aanscherpen van de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's

¹⁵ Bij een verhoging van de EU CO₂ norm van -37,5% naar -50%, stijgt het aandeel ZEV in de nieuwverkopen van circa 35% naar circa 45% zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/04/09/bijlage-3-achtergrondrapport-keuzewijzer-autobelastingen-revnext>

¹⁶ Zie <https://www.eea.europa.eu/highlights/sharp-decrease-in-emissions-of>

¹⁷ Als een fabrikant meer nul-emissie of lage-emissie voertuigen verkoopt dan de afgesproken referentie waarde (15% in 2025), dan mag de fabrikant voldoen aan een hogere specifieke CO₂ norm.

¹⁸ Kamerstuk 35 377, nr. 19

zullen alle groepen van de samenleving ten goede komen. Hierbij valt te denken aan de positieve impact op klimaat en milieu, volksgezondheid en economie.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

In aanloop naar de publicatie van het nu voorliggende voorstel heeft Nederland samen met acht andere EU-lidstaten voor ambitieuzere klimaatdoelstellingen in de transportsector gepleit¹⁹.

Sommige EU-lidstaten hebben al - zowel meer als minder ambitieuze - nationale doelstellingen en een datum voor uitfasering van verbrandingsmotoren vastgesteld. Het lijkt lastig om voldoende steun te verwerven voor meer aanscherping dan de Commissie nu heeft voorgesteld omdat met name de lidstaten met een significante auto-industrie het voorstel juist willen afzwakken.

Het Europees Parlement heeft in het voortraject ingezet op een hoger ambitieniveau dan de Commissie nu heeft voorgesteld. De verwachting is dat het Parlement in de onderhandelingen zal inzetten op ambitieuzere doelstellingen.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Het kabinet beoordeelt de bevoegdheid van de EU als positief. De Commissie baseert de bevoegdheid van de EU voor het voorstel op artikel 192 VWEU. Op grond van dit artikel stellen het Europees Parlement en de Raad de activiteiten vast die de Unie moet ondernemen om de in artikel 191 VWEU genoemde doelstellingen te verwezenlijken (artikel 191, eerste lid, VWEU). Deze doelstellingen betreffen behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu, de bescherming van de gezondheid van de mens, het behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen en 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. Het kabinet kan zich daarmee vinden in deze rechtsgrondslag. Dit is tevens de rechtsgrondslag van de met het voorstel te wijzigen verordening. Op het gebied van milieu heeft de EU een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid (artikel 4, lid 2, sub e, VWEU).

b) Subsidiariteit

Het kabinet heeft een positief oordeel ten aanzien van subsidiariteit. Het voorstel heeft tot doel de CO₂-uitstoot afkomstig van personen- en bestelauto's dusdanig terug te brengen dat dit bijdraagt aan het doel van 55% CO₂-reductie in de gehele EU in 2030. Een aanpak op EU-niveau ter realisatie van

¹⁹ Non-paper getiteld "Transition to zero-emission light-duty vehicles"; zie <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2021/03/10/non-paper---transition-to-zero-emission-light-duty-vehicles>

deze doelstellingen is gerechtvaardigd gezien enerzijds de grensoverschrijdende effecten van klimaatverandering en anderzijds het bewaken van het gelijke speelveld binnen de interne Europese markt voor voertuigen. Lidstaten kunnen deze doelstellingen onvoldoende zelf verwezenlijken.

c) Proportionaliteit

Het kabinet heeft een positief oordeel ten aanzien van de proportionaliteit. Het instrument van voertuignormen is op zichzelf geschikt om de CO₂-emissies van voertuigen te reduceren. Het kabinet is, met de Commissie, van mening dat aanscherping van EU-breed bronbeleid de meest effectieve manier is om de CO₂-uitstoot van voertuigen terug te dringen. Andere Europese dan wel nationale alternatieven, zoals voorlichting aan consumenten of fiscale maatregelen, lijken minder effectief en dus minder geschikt te zijn om de CO₂-uitstoot van voertuigen te reduceren. Een aandachtspunt is dat het voorstel volgens het kabinet niet ver genoeg gaat om de gestelde reductiedoelen te bereiken, vanwege de voorgestelde uitfaseerdatum in 2035 en de hoogte van de reductiepercentages. Daarnaast vindt het kabinet dat er onvoldoende ruimte is voor lidstaten om aanvullende nationale maatregelen te nemen, die nodig zijn om de aangescherpte ESR doelstellingen te kunnen halen.

5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Consequenties EU-begroting

De Commissie schat de additionele personeelskosten op 0,304 miljoen euro per jaar, in totaal 1,520 miljoen euro voor de periode 2023-2027. De Commissie geeft aan dat deze kosten volledig gedekt kunnen worden onder het huidige MFK (*Heading 7: 'Europese public administration'*). Het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021-2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of medeoverheden

Het betreft een verordening voor nieuwe voertuignormen. Nul-emissie en zuinigere voertuigen zorgen voor een derving van brandstofaccijns. Het impact assessment geeft aan dat dit ongeveer 0.01% van het Europese BNP zal zijn.

Het voorstel is onvoldoende voor het behalen van 100% nul-emissie nieuwverkopen in 2030 in Nederland. Dit heeft financiële consequenties met name voor de rijksoverheid maar ook voor provincies. Onder andere omdat eventuele aanvullende nationale (fiscale) maatregelen om de nationale ambitie van 100% nul-emissie nieuwverkopen in 2030 te halen, duurder zijn dan een verdere aanscherping van de Europese CO₂-norm. Zie voor de overwegingen ten aanzien van nationale maatregelen de "Keuzewijzer autobelastingen"²⁰.

²⁰ Zie [Aanbiedingsbrief bij Keuzewijzer Autobelastingen | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

De precieze budgettaire gevolgen van het pakket zijn in deze fase nog niet bekend, en afhankelijk van verdere Europese besluitvorming en nationale politieke keuzes bij de uitwerking. Deze gevolgen zullen, als zij duidelijk in beeld zijn, door een volgend kabinet moeten worden gezien, idealiter in samenhang met verdere besluitvorming over nationaal klimaatbeleid en rekening houdend met sectoren met een grote transitieopgave en hun internationale concurrentiepositie, en conform de regels van budgetdiscipline ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement.

c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger

De verwachting is dat vanaf 2027 de totale kosten van een elektrische personen- of bestelauto voor de consument of ondernemer lager zullen zijn dan voor een auto met een verbrandingsmotor²¹. De aanschafprijs van een nul-emissievoertuig is weliswaar hoger, maar dit wordt gecompenseerd door lagere onderhoudskosten en lagere kosten voor elektriciteit dan voor brandstof (per gereden kilometer)²². Het impact assessment heeft uitgewezen dat vanuit het gebruikersperspectief de netto kosten over de totale levensduur van een gemiddelde nieuwe personen- of bestelauto zullen dalen, met tussen de € 330-600 in 2030.

Gevolgen voor regeldruk zijn verwaarloosbaar. De reeds bestaande rapportageverplichting van de RDW aan de Commissie wijzigt in essentie niet.

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

Deze verordening zorgt voor een snellere transitie naar nul-emissie voertuigen en stimuleert daarmee innovatie, waardoor Europese fabrikanten een betere uitgangspositie kunnen verkrijgen ten opzichte van hun wereldwijde concurrenten. Europa kan hierdoor een mondiale voortrekkersrol blijven vervullen in de transitie naar nul-emissie voertuigen. Het hogere ambitieniveau draagt ten slotte sterk bij aan de nationale en Europese klimaatdiplomatie, doordat het toont dat Nederland en de EU grote slagen maken en zich in willen spannen voor mondiale problemen.

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. De RDW is in de Wegenverkeerswet 1994 al aangewezen om de noodzakelijke informatie voor de toepassing van verordening 2019/631 te verzamelen en aan de EU te verstrekken.

²¹ Zie <https://www.transportenvironment.org/press/evs-will-be-cheaper-petrol-cars-all-segments-2027-bnef-analysis-finds>

²² Zie <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/wat-kost-het>

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

Ten opzichte van de huidige verordening wordt in het voorstel voor de onderhavige verordening een nieuwe bevoegdheid voor het vaststellen van een gedelegeerde handeling geïntroduceerd:

Artikel 15, negende lid, kent de Commissie de bevoegdheid toe om via een gedelegeerde handeling aanpassingen te maken aan de wijze van CO₂-berekening, voor zover dat nodig is voor een correcte uitvoering van de procedure voor zogenaamde multi-stage bestelauto's.

In de gedelegeerde handeling wordt geen essentieel onderwerp van de verordening geregeld. De toekenning van een delegatiebevoegdheid is daarmee mogelijk. Daarnaast ligt de keuze voor een gedelegeerde handeling voor de hand, aangezien het gaat om bevoegdheden om de verordening te wijzigen (het betreft wijziging van bijlagen van de verordening). De toekenning van deze bevoegdheden is in de ogen van het kabinet wenselijk vanwege de benodigde flexibiliteit specifiek voor multi-stage voertuigen. Het kabinet ziet wel een aandachtspunt bij de afbakening. De bevoegdheidsdelegatie is goed afgebakend qua doelstelling, strekking en duur. Echter qua inhoud zet het kabinet bij de onderhandeling in op aandacht voor een nadere afbakening om zeker te stellen dat een wijziging niet zal leiden tot een hogere totale CO₂-uitstoot.

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 voorgestelde wijzingen betreffen 2030 en later. Dit wordt door het kabinet beoordeeld als haalbaar.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Op basis van de door de EU-lidstaten en autofabrikanten 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. Vanaf 2022 zullen ook data van het werkelijke brandstof- en energieverbruik worden gerapporteerd door fabrikanten en EU-lidstaten. De Commissie is voornemens om in 2026 te evalueren. Het kabinet acht deze bepaling wenselijk om maatregelen eventueel aan te scherpen indien de werkelijke CO₂-reductie in de praktijk achter blijft bij de gerapporteerde CO₂-reductie.

e) Constitutionele toets

Niet van toepassing

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

Bij de registratie van voertuigen bepaalt de RDW gelijktijdig de CO₂-uitstoot van het betreffende voertuig. De RDW rapporteert aan de Commissie over de CO₂-uitstoot van in Nederland verkochte voertuigen (maar niet de voertuigen die via individuele import naar Nederland komen). Dat blijft met dit voorstel onveranderd.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

De impact van klimaatverandering wordt disproportioneel gevoeld in ontwikkelingslanden. Deze verordening/mededeling leidt tot een reële afname van de broeikasgasemissies in de EU, waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan het beperken van deze klimaatverandering. De export van tweedehands voertuigen met een verbrandingsmotor zou (positief of negatief) beïnvloed kunnen worden, wat vervolgens kan leiden tot klimaatimpact elders.