

Vergaderjaar 2025–2026

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4273

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2026

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 11 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche – Verordening en richtlijn op het gebied van Gezondheidsbiotechnologie (Kamerstuk 22 112, nr. 4268).

Fiche – Amendement Verordening medische hulpmiddelen en medische hulpmiddelen voor in-vitro diagnostiek (Kamerstuk 22 112, nr. 4269).

Fiche – Mededeling EU-plan cardiovasculaire gezondheid (Kamerstuk 22 112, nr. 4270).

Fiche – Verduurzamen Zakelijke Voertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 4271).

Fiche – Automobiel Omnibus (Kamerstuk 22 112, nr. 4272).

Fiche – Verordening CO₂-emissienormen en voertuiglabel voor personen- en bestelauto's.

Fiche – Mededeling Europees Plan voor Betaalbaar Wonen (Kamerstuk 22 112, nr. 4274).

Fiche – Mededeling Europese Strategie voor Woningbouw (Kamerstuk 22 112, nr. 4275).

Fiche – Wijziging verordening biologische productie en etikettering (Kamerstuk 22 112, nr. 4276).

Fiche – Mededeling Battery Booster Strategie (Kamerstuk 22 112, nr. 4277).

Fiche – Milieumnibus (Kamerstuk 22 112, nr. 4278).

De Minister van Buitenlandse Zaken,
D.M. van Weel

Fiche: Verordening CO₂-emissienormen en voertuiglabel voor personen- en bestelauto's

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards CO₂ emission performance standards for new light duty vehicles and vehicle labelling and repealing Directive 1999/94/EC
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
16 december 2025
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2025) 995
- d) *EUR-Lex*
EUR-Lex – 52025PC0995 – EN – EUR-Lex
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
SEC (2025) 995, SWD, 1057, SWD(2025) 1058 en SWD (2025) 1059
- f) *Behandelingstraject Raad*
Milieuraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*
Art. 192, lid 1 VWEU
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) Inhoud voorstel

Op 16 december 2025 heeft de Europese Commissie (hierna: de Commissie) een *Automotive Package* gepresenteerd. Met het pakket beoogt de Commissie om de innovatiekracht en groeimogelijkheden van EU-bedrijven in de automobielsector te versterken en hun administratieve lasten te verlagen. Het pakket vierwetgevingsvoorstellen en een mededeling.

Voor de wetgevingsvoorstellen en de mededeling worden aparte BNC-fiches opgesteld, waarbij de *Automobil Omnibus* gebundeld twee wetgevingsvoorstellen behandelt. De herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's (alle M en N-categorieën) vormen het zwaartepunt van het *Automotive Package*. De Commissie beoogt met de herziening voertuigproducenten meer manieren te geven om de CO₂-emissiereductiedoelen te halen. Tegelijkertijd wil de Commissie ook de benodigde CO₂-emissiereductie behalen om te voldoen aan de 2030, 2040 en 2050 doelen uit de EU Klimaatwet (Verordening (EU) 2021/1119). De Commissie doet voorstellen met betrekking tot: (1) het emissiereductiedoel in 2035 voor personen- en bestelauto's, (2) het emissiereductiedoel voor bestelauto's in 2030, (3) een overbruggingsperiode voor de periode 2030–2032 voor het 2030-doel voor personen- en bestelauto's, (4) een bonus voor het produceren van kleine, betaalbare elektrische voertuigen (EVs) in de Europese Unie (EU) en (5) het opnemen en aanpassen van het energielabel voor voertuigen in de verordening.

Ten eerste wordt in de verordening het bestaande CO₂-emissiereductiedoel voor 2035 bijgesteld van 100 naar 90% CO₂-emissiereductie aan de uitlaat t.o.v. van het referentiepunt in 2021.¹ Dit zorgt ervoor dat de nieuwverkoop van personen- en bestelauto's in 2035 niet langer enkel een elektrische of waterstofaandrijving mag hebben, maar ook alle andere aandrijvingen toe zijn gestaan na 2035. Er is geen moment voorzien waarop het 100% CO₂-emissiereductiedoel alsnog bereikt wordt. Om de emissiereductie aan de uitlaat te bereiken hebben voertuigproducenten in grote lijnen drie mogelijkheden: nieuwe voertuigen met een verbrandingsmotor efficiënter en lichter maken, meer elektrische voertuigen verkopen of het aangaan van een samenwerkingsverband («pool») met andere voertuigproducenten om zo gezamenlijk de vereiste emissiereductie gemiddeld te bereiken.

De Commissie stelt als voorwaarde voor het verlaagde CO₂-emissiereductiedoel aan de uitlaat, dat voertuigproducenten de misgelopen emissiereductie aan de uitlaat (10%) moeten compenseren door het gebruik van in de EU geproduceerd koolstofarm staal in de productie van voertuigen (tot max. 7%) of op basis van de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen in het wegvervoer (tot max. 3%). In de rest van het BNC-fiche worden dit staal- en brandstofkredieten genoemd. De Commissie stelt dat dit leidt tot behoud van investeringszekerheid die uitging van het 2035-doel van 100% CO₂-emissiereductie aan de uitlaat t.o.v. 2021. Indien voertuigfabrikanten niet volledig gebruik maken van de staal- en brandstofkredieten, dan moet verhoudingsgewijs meer dan 90% emissiereductie aan de uitlaat verwezenlijkt worden vanaf 2035.

De staalkredieten worden berekend per voertuigproducent op basis van de verwachte CO₂-emissiewinst als gevolg van het gebruik van staal met een lagere CO₂-emissie uit productie (hierna: koolstofarm staal) ten opzichte van «normaal» staal dat geproduceerd is in de EU. De Commissie komt met een uitvoeringshandeling om de methodologie te bepalen waarmee voertuigproducenten kunnen aantonen wat normaal en koolstofarm staal is. Voorwaarde daarbij is dat de voertuigproducent koolstofarm staal gebruikt dat in de EU is geproduceerd. Voor dit koolstofarme staal geldt ook dat dit «*Made in the EU*» moet zijn. De brandstofkredieten worden niet bepaald per voertuigproducent maar door de totale hoeveelheid hernieuwbare brandstof die beschikbaar is in de EU voor het wegvervoer. De hernieuwbare brandstoffen zijn gedefinieerd als *renewable fuels of non-biological origin* (RFNBOs), biobrandstoffen en biogas op basis van de grondstoffen (*feedstocks*) opgesomd in Annex IX van de *Richtlijn energie uit hernieuwbare bronnen* (RED). Deze brandstoffen moeten de broeikasgassen-besparing en duurzaamheidscriteria halen van de RED. Er is een sub-limiet van 1 procentpunt van de 3% voor het laten meetellen van biobrandstoffen en biogas onder Annex IX, deel B, van de RED, zoals *used cooking oils*. De kredieten zijn hetzelfde voor alle voertuigfabrikanten, ongeacht welke aandrijving de geproduceerde voertuigen hebben of welk type brandstof deze voertuigen gebruiken. De hernieuwbare brandstoffen hoeven niet additioneel te zijn t.o.v. de beschikbaarheid van deze brandstoffen die verplicht is onder de RED. Om de brandstofkredieten op te bouwen hoeven voertuigproducenten bovendien niet zelf aan te tonen dat de hernieuwbare brandstoffen daadwerkelijk gebruikt zijn. De aangenomen emissiereductie is gebaseerd op de verbruiksdata uit de inventarisering van broeikasgassen door lidstaten onder de *Governance Regulation*.²

¹ Het referentiepunt in 2021 betreft 110.1g CO₂/km voor personenauto's en 181.1g CO₂/km voor bestelauto's

² Art. 26 van Verordening (EU) 2018/1999.

Ten tweede stelt de Commissie voor om het CO₂-emissiereductiedoel per 2030 voor bestelauto's bij te stellen van 50 naar 40% emissiereductie aan de uitlaat. Voertuigproducenten hoeven dus minder elektrische voertuigen te produceren om het emissiereductiedoel voor 2030 te halen. Voor het 2030-doel voor personen- en bestelauto's gelden de staal en brandstofkredieten niet.

Ten derde wil de Commissie een overbruggingsperiode introduceren voor de jaren 2030–2032 om het doel voor zowel personen- als bestelauto's gemiddeld te mogen behalen. Overschrijdingen in het ene jaar mogen in één van de daaropvolgende jaren gecompenseerd worden. Dit moet uiterlijk in 2032 gebeurd zijn. Dit voorstel bouwt voort op de aanpassing uit 2025, waarover de Kamer in april 2025 geïnformeerd werd.³ De mogelijkheid voor groepsvormingsovereenkomsten binnen deze periode wordt ook verlengd en blijft mogelijk tot 31 december 2032.

Ten vierde worden de «superkredieten» in de verordening geïntroduceerd voor kleine in de EU geproduceerde elektrische personenauto's van minder dan 4.2 meter in lengte. Voor dit type personenauto's wordt in de *Automotive Omnibus* een nieuwe voertuigsubcategorie (M1E) geïntroduceerd. Deze kleine elektrische personenauto's tellen 1.3 maal mee tot en met 2034 voor de emissiereductiedoelen ten opzichte van een standaard elektrische personenauto. De Commissie komt met een gedelegeerde handeling om een methodologie op te stellen om te bepalen of een personenauto beschouwd kan worden als «*Made in the EU*.» Deze methodologie zal volgens de Commissie in lijn zijn met nog te verschijnen *Industrial Accelerator Act*.

Ten vijfde stelt de Commissie voor om de richtlijn voor het Europese energielabel voor personenauto's (1999/94/EC) in te trekken. In plaats daarvan bevat de verordening nieuwe artikelen met geharmoniseerde verplichtingen voor producenten, verkopers en lidstaten met betrekking tot een CO₂-label voor voertuigen. Dit geldt voor zowel nieuwverkoop als tweedehands verkoop van personen- en bestelauto's. In dat laatste geval dient de distributeur van het voertuig ook informatie aan te bieden over de gezondheid van de batterij. Daarnaast stelt de Commissie voor om bij advertenties van individuele voertuigen op internet verplicht het label te tonen.

b) Impact assessment Commissie

De combinatie van maatregelen die de Commissie voorstelt is niet doorberekend door de Commissie en is dus onvoldoende onderbouwd. De *RSB*⁴ schrijft in een appreciatie van het impact assessment dat het rapport onvoldoende duidelijk en onvoldoende op feiten gebaseerd is en dat de gecombineerde effecten van de maatregelen onvoldoende onderzocht zijn.

Het kabinet heeft het belang van gedegen onderzoek naar een objectieve, data-gedreven ontwikkeling van marktontwikkelingen onderstreept bij de input en reactie op het «Actieplan voor de Europese Auto-industrie» en later in april 2025 bij de beoordeling van de aanpassing van de herziening. Het kabinet is van mening dat dit impact assessment erop wijst dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de herziening van de CO₂-emissionormen. Het is onduidelijk wat de gevolgen zouden zijn als het Europees Parlement of lidstaten het emissiereductiedoel verder zouden

³ Kamerstukken II 2024–25, 31 305, nr. 496

⁴ *Regulatory Scrutiny Board*, ofwel de Raad voor regelgevingstoetsing. Onafhankelijk raadgevend orgaan becommentarieert *impact assessments*.

willen verlagen of juist verhogen, of wat er gebeurt als de kredieten voor de beschikbaarheid van schone hernieuwbare brandstoffen verhoogd of verlaagd worden.

Het kabinet hecht er waarde aan dat Commissievoorstellen gepaard gaan met een degelijke impact assessment. Zonder impact assessment ontbreekt een grondige analyse van de gevolgen van de wijzigingen in wetgeving. Het kabinet heeft daarom een inschatting laten maken van de effecten van de herziening op de ontwikkeling van het EU en Nederlandse wagenpark. Deze wordt als bijlage meegestuurd met dit BNC-fiche. Het gecombineerde effect in de meest realistische mix van aandrijvingen zal uitkomen op 9%-punt minder EVs in 2030 en 15%-punt minder EVs in 2035.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Het kabinet zet zich in voor een schoner, onafhankelijker en veiliger Europa. Daarom zet Nederland zich in voor versnelde elektrificatie van het wagenpark. Daarbij staat in het Klimaatakkoord staat het streven opgenomen om in 2030 in Nederland 100% emissievrije nieuwverkoop van personen- en bestelauto's te bereiken.⁵ In Europees verband heeft Nederland het doel van 100% emissievrije nieuwverkoop aan de uitlaat per 2035 altijd gesteund.⁶ De elektrificatie van het Nederlandse wagenpark levert een grote bijdrage aan de CO₂-emissiereductie en energie-efficiëntie in het Nederlandse wegvervoer en daarbij aan verdere reductie van stikstofemissies en andere luchtverontreinigende stoffen. Het kabinet zet zich in voor verdere verduurzaming van de auto-industrie middels marktcreatie die bijdraagt bij aan decarbonisatie en schonere productie. Beide zijn van belang voor het behalen van het doel uit de Nederlandse klimaatwet om, in lijn met de Europese klimaatwet, de netto-uitstoot van broeikasgassen uiterlijk in 2050 tot nul te hebben gereduceerd.⁷ Daarvoor moet uiterlijk in 2050 het gehele wagenpark emissievrij zijn. In ogenschouw nemend dat voertuigen uit Nederland circa 20 jaar rond blijven rijden,⁸ betekent dit dat de nieuwverkoop in Nederland zo snel mogelijk moet elektrificeren.

Het kabinet vindt nog steeds dat elektrificatie van het wagenpark de route is die Nederland en de EU op moeten. De elektrificatie gaat sneller en wordt ook steeds betaalbaarder. Dat pad wil het kabinet niet loslaten, want dat is juist niet goed voor investeringszekerheid en betrouwbaarheid richting het Nederlandse bedrijfsleven. Tegelijkertijd wil het kabinet niet blind zijn als het knelt, omdat een harde knip voor specifieke sectoren negatieve bijeffecten kan hebben. Het kabinet heeft eerder aangegeven dat het de CO₂-emissienormen ziet als een middel om een doel te bereiken op een betaalbare en haalbare manier. De Tweede Kamer heeft in oude en nieuwe samenstelling het kabinet in twee aangenomen moties verzocht om zich in de EU te verzetten tegen de uitfasering van de verbrandingsmotor in de nieuwverkoop.⁹ Onderliggend lagen zorgen over het concurrentievermogen van de Europese auto-industrie, de betaalbaarheid voor burgers en innovatie in de auto-industrie. Het kabinet heeft aangegeven deze moties mee te nemen in de standpuntbepaling over het herzieningsvoorstel.

⁵ Kamerstukken II 2018–19, 32 813, nr. 342

⁶ Kamerstukken II 2020–21, 22 112, nr. 3191.

⁷ Artikel 2, Klimaatwet.

⁸ Zie Trendrapport Nederlandse markt personenauto's 2025, p. 77

⁹ Kamerstukken II 2025–26, 21 501-33, nr. 1179 en Kamerstukken II 2025–2026, 21 501-20, nr. 2325.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

In algemene zin is het kabinet positief over de integrale benadering van het *Automotive Package*, waarbij oplossingen zowel aan de aanbod- als vraagzijde van de auto-industrie worden verkend. Europese vraagstimulering biedt voertuigfabrikanten duidelijkheid dat er een markt is voor emissievrije voertuigen in de toekomst. De CO₂-emissienormen zijn bewezen efficiënt en effectief in het verwezenlijken van emissiereductie. Het kabinet vindt dat de herziene CO₂-emissienormen op diezelfde efficiënte en effectieve manier moeten worden ingezet voor de realisatie van innovatie binnen de auto-industrie. Tijdens de onderhandelingen zal het kabinet inzetten op het waarborgen van emissiereductie en daadwerkelijke innovatie t.b.v. het best mogelijke product voor consumenten. Het kabinet stelt dat de kern van de herziening daarom moet zijn om slim te stimuleren. Het effectief benutten van de voorgestelde flexibiliteit speelt daarin een belangrijke rol, met name voor specifieke sectoren die baat zouden kunnen hebben bij het voorkomen van eventuele negatieve effecten.

Ten eerste, is het kabinet bereid om positief te staan tegenover het verlagen van het emissiereductiedoel in 2035 voor personen- en bestelauto's van 100% naar 90%, mits de voorhanden zijnde flexibiliteit en voorwaarden ingezet worden voor waarborgen voor daadwerkelijke innovatie van voertuigen en voor het verder verminderen van (toekomstige) afhankelijkheden van Nederland en de EU op fossiele brandstoffen. De CO₂-emissienormen vormen een drijvende kracht achter de elektrificatie van de Europese auto-industrie. Elektrische voertuigen dienen zowel in de aanschaf als gebruik de meest voordelige optie voor consumenten te zijn en te blijven. Duurzame mobiliteit moet betaalbaar zijn en blijven voor burgers.

Elektrische voertuigen zijn veel energie-efficiënter dan een equivalent voertuig met een verbrandingsmotor¹⁰ en het gebruik zal in toenemende mate verduurzamen naarmate de elektriciteitsmix in de EU verduurzaamt. Daarbij ziet het kabinet dat de mondiale vraag naar elektrische voertuigen toeneemt en dat het met name voertuigproducenten van buiten de EU zijn die hierop inspelen.¹¹ Er is een stijgende lijn in zowel de vraag naar als het aanbod van nieuwe elektrische voertuigen, waarbij met name Europese voertuigproducenten het grootste aandeel van de nieuwverkoop vormen. Dit gaat gecombineerd met een sterke verwachte prijsdaling in aanschaf en gebruik voor consumenten. Het kabinet benadrukt het belang van duidelijke regels, investeringszekerheid en een Europees gelijk speelveld om de ingroei van elektrische voertuigen te bevorderen en de noodzakelijke emissiereductiedoelstellingen te halen. Bovendien hebben alle type voertuigen zonder elektrische of waterstof aandrijving negatieve gezondheidseffecten. De verbranding van zowel fossiele als hernieuwbare brandstoffen leidt namelijk tot uitstoot van luchtverontreinigende stoffen aan de uitlaat zoals fijnstof en stikstofdioxiden. Een belangrijk onderdeel voor de emissiereductie en de ingroei van emissie voertuigen is de zogenaamde *utility factor*.¹² Het kabinet vindt de *utility factor* heel belangrijk voor een realistische weergave van het praktijkverbruik van *plug-in hybrid electric vehicles* (PHEV) en *extended range electric vehicles* (EREV). Het praktijkverbruik van deze voertuigen is vele malen hoger dan bij typegoedkeuring. De versoepeling van het emissiereductiedoel zal leiden tot een sterke ingroei van dit type voertuigen.

¹⁰ Zie onder meer onderzoek van TNO en van de Europese Commissie op basis van data van de EEA.

¹¹ Zie de Global EV Outlook 2025 van de IEA.

¹² Zoals bedoeld in Verordening 2017/1151 op basis van de wijzigingen in Verordening 2023/443.

Het kabinet is kritisch op deze brandstofkredieten die het voorstel geeft aan voertuigproducenten voor de beschikbaarheid van schone hernieuwbare brandstoffen. Het kabinet is van mening dat voertuigproducenten niet beloond moeten worden voor de productie of beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen waaraan zij niet zelf hebben bijgedragen in relatie tot de vorm van aandrijving. Een belangrijk uitgangspunt voor het kabinet is dat er sprake moet zijn van additionele hernieuwbare brandstoffen t.o.v. de reeds beschikbare brandstoffen als gevolg van de RED. Het kabinet wil daarbij voorkomen dat er sprake zou kunnen zijn van dubbele telling van CO₂-emissiereductie. Daarbij is het voor het kabinet ook belangrijk dat voertuigproducenten het gebruik van deze brandstoffen aantoonbaar maakt. Het kabinet zal er tijdens de onderhandelingen op inzetten dat alle personen- en bestelauto's met een verbrandingsmotor in de nieuwverkoop zo snel mogelijk maar uiterlijk vanaf 2035 verplicht geschikt zijn voor het gebruik van volledig hernieuwbare brandstoffen of met een hoge bijmenging (zogenoemde *flex fuel* voertuigen). Het kabinet wil waarborgen dat het gebruik van grondstoffen voor de productie van hernieuwbare brandstoffen niet ten koste gaat van de noodzakelijke verduurzaming van *hard to abate*-sectoren zoals luchtvaart en scheepvaart. Het kabinet is immers van mening dat hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer een transitiemiddel is richting elektrificatie en dat in vrijwel alle situaties de nieuwverkoop van personen- en bestelauto's in strikte zin niet de benodigde schaarse grondstoffen voor de productie van hernieuwbare brandstoffen nodig hebben om te verduurzamen. Het kabinet betwijfelt de mate waarin het gebruik van hernieuwbare brandstoffen na 2035 nog stimulerend zou werken voor opschaling van investeringen vanuit de voertuigproducenten in het bijmengen of het produceren van biobrandstoffen. Tot slot leidt het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in verbrandingsmotoren, in plaats van elektrische aandrijving, net als het gebruik van fossiele brandstoffen tot negatieve gezondheidseffecten.

Het kabinet is overwegend positief over de staalkredieten flexibiliteit en ziet het als een potentieel effectieve vraagstimulerende maatregel. De staalkredieten kunnen de vraag naar schoon geproduceerde goederen stimuleren. Het sluit daarmee aan op de uitwerking van de *Clean Industrial Deal* en de Kamerbrief «Toekomstperspectief energie-intensieve industrie».¹³ Eisen voor het gebruik van koolstofarm staal in de auto-industrie dragen ook bij aan marktcreatie voor energie intensieve sectoren.¹⁴ Het kabinet zet zich in voor verduidelijking van het voorstel ten aanzien van de mate waarin de emissiereductie uit het gebruik van koolstofarm staal voldoende is om de misgelopen emissiereductie te realiseren en het belang van additioneel aanbod van koolstofarm staal daarin. Het voorstel en het impact assessment geven op dit moment geen inschatting van de hoeveelheid koolstofarm staal dat er momenteel gebruikt wordt door voertuigproducenten en hoe het samenhangt met verduurzamingstrajecten binnen de EU staalindustrie. Daarbij is het onvoldoende duidelijk hoe het voorstel zich verhoudt tot het Digitaal Product Paspoort, waarin vanaf 2027 gerapporteerd moet worden over de materialen in een auto en de herkomst. Het kabinet vindt het belangrijk dat er een label en definitie komt van koolstofarm staal dat ook in lijn moet zijn met de verordening ecologische ontwerp voor duurzame producten (ESPR).¹⁵ Het kabinet zal daarbij kritisch kijken naar de uitvoeringshandeling rond de berekening van koolstofarm staal kredieten.

¹³ Kamerstukken II 2024–25, 29 826, nr. 265.

¹⁴ Kamerstukken II 2025–26, 21 501-30, nr. 681.

¹⁵ Kamerstukken II 2024–25, 22 112, nr. 4044.

Daarbij heeft het kabinet zorgen dat de aanpassing van het CO₂-emissiereductiedoel zal leiden tot een ongelijk speelveld voor Europese producenten en bedrijven die reeds investeringen hebben gedaan op basis van normen die per 2035 zouden gelden. Bovendien is er een zorg dat lagere eisen aan uitstoot de druk om te innoveren verlaagt en dat daarmee de concurrentiekracht van de waardeketen van de EU auto-industrie ten opzichte van fabrikanten van buiten de EU op de lange termijn afzwakt. Het kabinet zal zich tijdens de onderhandelingen inzetten om inzage te krijgen in de gevolgen voor de Europese klimaatdoelen, andere EU en nationale maatregelen voor CO₂-emissiereductie in het wegvervoer (zoals ETS-2), voor energie-efficiëntie, voor de luchtkwaliteit en volksgezondheid, voor de reductie van stikstofemissies van wegverkeer en voor investeringszekerheid en het concurrentievermogen van Nederlandse sectorpartijen. Het kabinet wil voorkomen dat eventuele misgelopen emissiereductie als gevolg heeft dat de druk op de emissiereductie in andere sectoren verhoudingswijs vergroot wordt.

Ten tweede is het kabinet kritisch over de noodzaak om het emissiereductiedoel voor bestelauto's in 2030 te verlagen van 50% naar 40% en zal zich tijdens de onderhandelingen inzetten om dit te voorkomen. Dit is een maatregel die ervoor kan zorgen dat er minder elektrische bestelauto's op de markt komen, terwijl deze vraag er duidelijk is in Nederland. Het kabinet heeft daarom zorgen dat Nederlandse ondernemers meer moeten gaan betalen wanneer het aanbod van elektrische bestelauto's niet vergroot wordt door de afzwakking van de CO₂-emissienormen. Het oude emissiereductiedoel van 50% in 2030 stond al in groot contrast met de Nederlandse praktijk waarin 2025 circa 90% van de nieuwverkoop van bestelauto's uitstootvrij was. Bovendien is het de vraag in hoeverre de verlaging van het emissiereductiedoel in 2030 voertuigproducenten zal helpen, omdat het verhoudingsgewijs de opgave richting 2035 alleen maar groter zal maken.

Ten derde heeft het kabinet geen aanvullende inhoudelijke bezwaren tegen de overbruggingsperiode voor de periode 2030–2032 voor het 2030-doel voor personen- en bestelauto's. Dit voorstel is vergelijkbaar aan het voorstel voor 2025 wat het kabinet ook gesteund heeft.¹⁶

Ten vierde steunt het kabinet het voornemen om meer kleine elektrische voertuigen in de EU te produceren. Het kabinet is daarom positief over de intentie achter de superkredieten voor het produceren van kleine, elektrische voertuigen. Het kan leiden tot meer betaalbare modellen op de markt. Dat kan de transitie naar duurzame mobiliteit goedkoper en toegankelijker maken, met name voor burgers die kwetsbaar zijn voor de gevolgen van stijgende energieprijzen. Tegelijkertijd is er geen waarborg opgenomen om te zorgen dat deze voertuigen daadwerkelijk betaalbaarder worden, bijvoorbeeld door een maximum prijs in te stellen. Bovendien hoeven voertuigproducenten hiermee effectief minder elektrische voertuigen te verkopen om hun doelstellingen te behalen. Tijdens de onderhandelingen voor de *Automotive Omnibus* en de herziening van de CO₂-emissienormen zal het kabinet zich inzetten om te voorkomen dat de criteria voor de voertuigoppervlakte opgerekt worden. Daarbij zal het kabinet kijken naar de beschikbare ruimte om de voertuigoppervlakte (waaronder de lengte van het voertuig) van de M1E voertuigsubcategorie eventueel te verkleinen. Bovendien zal het kabinet kijken naar de ruimte in de onderhandelingen om de factor 1.3 voor de superkredieten te verlagen. De effectiviteit en toegevoegde waarde van de extra voertuigcategorie zou met een verhoging immers vervallen en ook de kans op hogere prijzen doen toenemen.

¹⁶ Kamerstukken II 2024–25, 31 305, nr. 496

Over de door de Commissie voorgestelde gedelegeerde handeling inzake het «*Made in the EU*»-criterium zal het kabinet om verduidelijking vragen hoe zij dit voorstel wil inkleden, en kritisch wegen of een gedelegeerde handeling de juiste weg is om dit principe uit te werken. Het kabinet is aan de voorkant terughoudend met de inzet van een Europees voorkeurs-principe. Het weegt per sector zorgvuldig af of de baten opwegen tegen de kosten.¹⁷ Eventuele toepassing moet daarbij tijdelijk, doelmatig en proportioneel zijn om het beoogde doel te bereiken. Impact op derde landen en conformiteit met de internationale juridische verplichtingen van de EU zijn daarbij belangrijke criteria.¹⁸ Eén van de zorgen die het kabinet heeft over deze maatregel is dat het zal leiden tot een prijsopdrijvend effect voor emissievrije voertuigen. Daarbij kunnen dergelijke voorkeurs-principes gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid van stimulerings- en belastingmaatregelen die de ingroei van emissievrije voertuigen in Nederland versnellen.

Het kabinet zal hier tijdens de onderhandelingen kritisch naar kijken en zich inzetten om de negatieve bijeffecten tot een minimum te beperken.

Daarnaast hecht het kabinet er waarde aan dat de voorgestelde voordelen voor het gebruik van in de EU geproduceerd koolstofarm staal en de aanpassing van de regels voor «superkredieten» voor in de EU geproduceerde M1E voertuigen in overeenstemming zijn met de akkoorden van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) en bilaterale handelsakkoorden van de EU. Ook zal het kabinet erop toezien dat de mogelijke handel versturende impact van dergelijke maatregelen op (gelijkgezinde) handelspartners van de EU tot een minimum beperkt blijven.

Ten vijfde is het kabinet kritisch op het voorstel voor het opnemen, aanpassen en volledig harmoniseren van het voertuiglabel voor nieuwe en gebruikte personen- en bestelauto's in de verordening. Het door de Commissie voorgestelde label is een eenvoudig CO₂-label met weinig of zelfs in het geheel geen onderscheidend vermogen binnen voertuigcategorieën. Het label geeft hierdoor wel een stimulans tot aankoop van een meer energiezuinig autotype, maar nauwelijks een stimulans tot aankoop van een energiezuinige auto binnen een bepaalde voertuigcategorie, dus een zuinige benzineauto. Uitbreiding van het voertuiglabel naar gebruikte auto's gaat een flinke verzwaring van de lastendruk voor de autobranche met zich meebrengen. Op grond van de huidige richtlijnen moeten in Nederland jaarlijks circa 60.000 labels worden aangebracht op nieuwe personenauto's. Met dit voorstel wordt dit uitgebreid naar ongeveer 1.145.000 labels, welke voor het merendeel voor gebruikte auto's zullen zijn. Gezien het voorgestelde label maar beperkt effectief is, geeft Nederland er de voorkeur aan dat er vanuit de EU geen nieuwe brede labelverplichting wordt opgelegd, maar dat aan lidstaten flexibiliteit wordt geboden ten aanzien van de invulling van de maatregel. De lastendruk voor de autobranche kan dan tot een minimum worden beperkt. Lidstaten moeten hierbij de beleidsruimte krijgen om een onderscheidend en effectief label in te voeren dat een zinvol hulpmiddel is om binnen elke voertuigcategorie een energiezuinige keuze te maken. Het kabinet hecht minder belang aan volledige Europese harmonisatie van het label. Consumenten kopen voor gebruik in Nederland gewoonlijk geen nieuwe auto in het buitenland. Het optreden van labelverwarring bij consumenten is hierdoor niet aannemelijk. Het kabinet verwelkomt het laten vervallen van de poster. Het kabinet plaatst vraagtekens bij instelling van een Europese digitale database met gegevens van voertuigen. De tijdsduur van één jaar na publicatie van de verordening dat deze database gereed

¹⁷ Waarbij baten en kosten niet enkel geldelijk worden gekwalificeerd, maar ook kwalitatief worden bekeken, denk aan een bijdrage aan verduurzaming.

¹⁸ Naast WTO-conformiteit, ook bijvoorbeeld de Europese klimaatwet en het Parijsakkoord.

moet zijn voor autobedrijven voor het produceren van labels wordt ook als erg kort gezien. Daarbij wil het kabinet er tijdens de onderhandelingen op toezien dat de kosten voor het uitbreiden van deze database gedekt worden binnen de financiële kaders van het huidige Meerjarig Financieel Kader.

c) Eerste inschatting van het krachtenveld

Meerdere lidstaten hebben zich in aanloop naar de herziening uitgesproken voor versoepeling van de CO₂-emissienormen. Enkele lidstaten hebben expliciet gepleit voor behoud van de bestaande CO₂-emissienormen vanwege het belang voor investeringszekerheid. Enkele lidstaten hebben gepleit voor een belangrijke rol voor een vorm van een «*Made in the EU*»-criterium-criterium in het voorstel. Enkele lidstaten hebben zich juist tegen dergelijke maatregelen uitgesproken.

In het Europees Parlement steunt een meerderheid van de leden van zowel EVP als Renew het voorstel. Renew geeft daarbij aan dat verlaging van het ambitieniveau in het voorstel niet acceptabel is. Een meerderheid van de leden van ECR ook, maar zij kondigen aan ook verdergaande flexibiliteit steunen. Een meerderheid van de leden van S&D, De Groenen en The Left steunen het voorstel niet. Voor PfE en ESN gaat het voorstel niet ver genoeg: zij willen in totaliteit af van klimaatdoelen. Er is daarmee zicht op een meerderheid voor de versoepeling en eventuele nadere afzwakking.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de EU handelt binnen de grenzen van de bevoegdheden die haar door de lidstaten in de EU-verdragen zijn toegedeeld om de daarin bepaalde doelstellingen te verwezenlijken. Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op Art. 192, lid 1 VWEU. Dit artikel geeft de EU de bevoegdheid om activiteiten vast te stellen die de Unie moet ondernemen of de doelstellingen van artikel 191 VWEU te verwezenlijken. Artikel 191 VWEU biedt de bevoegdheidsgrondslag voor het beleid van de Unie op milieugebied.

Het kabinet kan zich vinden in de gekozen rechtsgrondslag. Met het voorstel voor herziening beoogt de Commissie voertuigproducenten meer manieren te geven om de CO₂-emissiereductiedoelen te halen. Dit is een activiteit ter bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering, zoals vermeld in artikel 191 VWEU. Op het terrein van milieu is er sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, onder e, VWEU).

b) Subsidiariteit

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet de subsidiariteit van het optreden van de Unie. Dit houdt in dat het kabinet op de gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen of wanneer er sprake is van een voorstel dat gezien zijn aard enkel door de EU kan worden uitgeoefend, toetst of het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Unie kan worden bereikt (het subsidiariteitsbeginsel). Het

oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. De voorgestelde verordening heeft tot doel om voertuigproducenten meer manieren te geven om de CO₂-emissiereductiedoelen te halen, maar tegelijkertijd ook de benodigde emissiereductie te behalen om te voldoen aan de EU-Klimaatwet. Gezien de grensoverschrijdende effecten van CO₂-uitstoot kan dit onvoldoende door lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt, daarom is een EU-aanpak nodig. Door CO₂-emissionormen op Europees niveau te harmoniseren wordt een gelijk speelveld gecreëerd tussen de lidstaten om hun voertuigproducenten tegemoet te komen.

Tevens wordt hiermee het concurrentievermogen verhoogd. Om die reden is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de inhoud en vorm van het optreden van de Unie niet verder gaan dan wat nodig is om de doelstellingen van de EU-verdragen te verwezenlijken (het proportionaliteitsbeginsel). Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief met een kanttekening over het voertuiglabel. De verordening heeft tot doel om voertuigproducenten meer manieren te geven om de CO₂-emissiereductiedoelen te halen en daarbij te voldoen aan de EU-Klimaatwet. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat voertuigproducenten in Europa meer ruimte wordt gegeven om – op een door hen verkozen manier – te voldoen aan de CO₂-emissiereductiedoelen. Hiermee voldoet deze verordening aan de vraag van de sector en overheden en is zij tevens geschikt om de emissiereductiedoelstellingen te halen. Bovendien gaat het voorgestelde optreden niet verder dan noodzakelijk, omdat de Commissie voorstelt om de misgelopen emissiereductie aan de uitlaat elders in de keten te borgen. De kanttekening betreft het voorstel van de Commissie om het voertuiglabel ook van toepassing te laten zijn op gebruikte voertuigen. De twijfel van het kabinet wordt ingegeven door de inschatting van de kosten en administratieve lasten die gepaard kunnen gaan met een dergelijke uitbreiding van de toepassing van het voertuiglabel. Daarbij vindt het kabinet stelt dat het voorstel meer ruimte moet laten voor nationale invulling van het label. Het kabinet hecht weinig waarde aan de harmonisatie van het voertuiglabel en zal zich hier tijdens de onderhandelingen dan ook op inzetten. Daarmee zou de deze maatregel verder gaan dan noodzakelijk om het daarmee beoogde doel te bereiken. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen hier op inzetten.

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

a) Consequenties EU-begroting

De Commissie geeft aan dat de gevolgen voor de EU-begroting, personele bezetting en administratieve lasten gelijk blijven ten opzichte van de financiële analyse die ten grondslag lag aan het oorspronkelijke voorstel in 2019 en de herziening in 2023. 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. Het kabinet wil niet vooruit lopen op de integrale afweging van middelen na 2027.

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

De CO₂-emissienormen zijn de voornaamste drijfveer voor de elektrificatie van het Nederlandse wagenpark richting 2030 volgens de Klimaat- en Energieverkenning 2025 (KEV25).¹⁹ De elektrificatie vormt de voornaamste drijfveer voor zowel CO₂-emissiereductie als verbetering van energie-efficiëntie in het mobiliteitsdomein.

Afhankelijk van de gevolgen voor de ontwikkeling van het Nederlandse wagenpark, zullen er alternatieve maatregelen genomen moeten worden om de noodzakelijke emissiereductie te bewerkstelligen om de doelen uit de EU en Nederlandse klimaatwetten te halen. Deze maatregelen zullen minder effectief, minder efficiënt en waarschijnlijk kostbaarder zijn dan de bestaande CO₂-emissienormen. Dit kan gevolgen hebben voor de Nederlandse begroting. (Eventuele) budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels van de budgetdiscipline.

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

Het voorstel zorgt voor toegenomen complexiteit voor ondernemers. Dit komt enerzijds doordat voertuigproducenten te maken hebben met aanvullende voorwaarden voor het emissiereductiedoel. Anderzijds komt het door de gestegen regeldruk voor de autobranche in het kader van het nieuwe voertuiglabel. Daarnaast heeft het een impact op investeringszekerheid. Marktpartijen die al vroeg hebben geïnvesteerd in emissievrije technologie zullen een concurrentienadeel ervaren als gevolg van tussentijd aangepaste regelgeving. De lagere emissiereductie en energie-efficiëntie zullen gevolgen hebben voor de vervoerskosten van burgers, indien zij in een nieuwe *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* (PHEV) of *Extended Range Electric Vehicle* (EREV) rijden in de toekomst. Het praktijkverbruik van EREVs, PHEVs en verbrandingsmotoren is vele malen hoger dan dat van elektrische voertuigen. Verhoudingsgewijs zullen burgers en ondernemers meer geld kwijt zijn aan brandstofkosten en misgelopen baten die gepaard gaan met het gebruik van elektrische voertuigen. Het EU-voorkeursprincipe kan prijsopdrijvende effecten veroorzaken voor burgers, omdat de inkoop van goedkopere voertuigen van buiten de EU wordt ontmoedigd of omdat protectionistische maatregelen als gevolg zullen hebben dat EU-consumenten enkel toegang hebben tot een kwalitatief minderwaardig product. Het gebruik van koolstofarm staal kan een potentieel prijsopdrijvend effect hebben. Er is een indicatie dat eventuele effecten op de prijs van voertuigen beperkt kunnen zijn en ingeschat kunnen worden op 200 EUR op een voertuig van 27,500 EUR.²⁰

Het voorstel van de Commissie voor uitbreiding en harmonisatie van de labelverplichting voor auto's gaat een flinke verzwaring van Europese regeldruk voor de voertuigbranche met zich meebrengen. Deze regeldruk-verzwaring is niet proportioneel aan het beoogde doel van het voertuiglabel. Hierover is het kabinet zeer kritisch. Ten opzichte van de bestaande richtlijn komen bestelauto's onder de labelverplichting te vallen, moeten alle gebruikte auto's van een label worden voorzien en moeten bij befrijfsmatige advertenties van individuele auto's op internet en op sociale media het label worden geplaatst. Naar schatting moeten nu circa 60.000 labels bij nieuwe personenauto's worden aangebracht. Autobedrijven verkochten in 2025 circa 1,4 miljoen occasions. Het aantal

¹⁹ Zie Klimaat- en Energieverkenning 2025, p. 12.

²⁰ Zie Deloitte rapport uit September 2025.

labels dat moet worden aangebracht gaat dan ook met een factor 20 toenemen. Wat betreft het autolabel vindt Nederland het disproportioneel om voor meer dan 1.000.000 occasions een eenvoudig CO₂-label te voeren omdat niet effectief is voor tweedehandsauto's.

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

Het valt te betwijfelen of de genomen maatregelen op de lange termijn voordelig zullen zijn voor het concurrentievermogen van de EU-voertuigproducenten t.o.v. concurrenten buiten de EU. Het korte-termijn verdienpotentieel met de afzet van voertuigen met een verbrandingsmotor kunnen de achterstand t.o.v. concurrenten van de EU vergroten. Bovendien leiden voertuigproducenten van buiten de EU in de productie van PHEVs en EREVs t.o.v. Europese voertuigproducenten. In plaats van dat voertuigproducenten enkel hoeven te concurreren op het gebied van elektrische voertuigen en de benodigde batterijen, zullen voertuigproducenten nu ook moeten concurreren op alternatieve aandrijvingen waarop zij verhoudingsgewijs een concurrentienadeel ervaren.

Daarnaast bestaat het risico dat de voorgestelde EU-voorkeursmaatregelen voor het gebruik van in de EU geproduceerd koolstofarm staal en de aanpassing van de regels over «superkredieten» voor bepaalde in de EU geproduceerde voertuigen een nadelige impact hebben op de handelsbetrekkingen van de EU met derde landen. Dit kan de reputatie van de EU als betrouwbare handelspartner schaden, kan gesprekken over nieuwe of verdieping van bestaande handelsakkoorden bemoeilijken en mogelijk tot tegenmaatregelen leiden die de toegang voor Europese bedrijven tot derde markten beperken. Het kabinet zal er tijdens de onderhandelingen en nadere uitwerking van de maatregelen daarom op toe zien dat de handelsbelemmerende effecten van de voorgestelde maatregelen tot een minimum beperkt blijven.

6. Implicaties juridisch

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

Het voorstel leidt tot taken voor de Rijksoverheid in het kader van het energielabel (art. 15b van het voorstel). De Rijksoverheid moet een marktordeningsautoriteit (als bedoeld in de Verordening markttoezicht) aanstellen voor het waarborgen van de naleving van het energielabel (ingevolge artikel 15a). De termijn hiervoor is 12 maanden na vaststelling van de verordening de betreffende artikelen 15a en 15b (artikel 2) in werking treden (artikel 3). In Nederland ziet de Inspectie, Leefomgeving en Transport (ILT) toe op de Europese richtlijn 1999/94/EG die in het voorstel komt te vervallen en zou worden vervangen door de nieuwe bepalingen in de verordening. Er moeten afspraken gemaakt worden over of de ILT ook gaat toezien op de nieuwe bepalingen. Daarnaast moeten lidstaten binnen 12 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening maatregelen nemen om de naleving van de Verordening over het label te waarborgen. Daarbij moet een autoriteit markttoezicht worden aangewezen als bedoeld in Verordening (EU) 2019/1020 over markttoezicht (artikel 15b). Dat is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat die daarvoor de ILT mandateert als toezichthouder. Dat kan leiden tot aanpassing van de regelgeving (ingevolge de Wegenverkeerswet 1994) omdat de verplichtingen van het energielabel (artikel 15a) van een richtlijn naar een verordening verhuizen.

Het voorstel past ten dele binnen de lijn: decentraal wat kan, centraal wat moet. Het is noodzakelijk dat CO₂-emissionenormen op EU-niveau gesteld

worden, omdat dit kosteneffectief en efficiënt is ten opzicht van nationale regelingen.

Tegelijkertijd heeft het kabinet bezwaren bij het huidige voorstel voor harmonisatie van het voertuiglabel. Er zijn geen nadere afspraken nodig tussen de Rijksoverheid en medeoverheden op het gebied van de CO₂-emissienormen. Het voorstel heeft geen gevolgen voor de toepassing van *lex silencio positivo*.

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

Het voorstel bevat in de nieuwe artikelen 5, 5b en 15a bevoegdheden voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen. Dit betreft de bevoegdheid in art 5, lid 3, om een methodologie vast te stellen voor het bepalen van de criteria waaronder een personenauto beschouwd kan worden beschouwd als «*made in the EU*». In artikel 5b, lid 6, krijgt de Commissie de bevoegdheid tot het opstellen van een methodologie voor het bepalen of koolstofarm staal uit de EU komt. Daarnaast bevat artikel 15a, lid 7 een bevoegdheid voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen om de dataverplichtingen en het format voor het label, de data parameters in bijlage IIIa voor de Europese product database aan te passen en om een methodologie te specificeren die de parameter «*made in the EU*» bepaalt. Het toekennen van deze gedelegeerde bevoegdheden is mogelijk, omdat het geen essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. De keuze voor gedelegeerde handelingen ligt ook voor de hand, omdat het gaat om bevoegdheden tot aanvulling of wijziging van de verordening. Toekenning van deze bevoegdheden acht het kabinet wenselijk, omdat er enkel op die manier een eenduidige beoordeling kan komen van welke voertuigen en koolstofarm staal «*made in the EU*» zijn. De Commissie zal de definitie naar verwachting in lijn brengen met de definitie uit de te publiceren *Industrial Accelerator Act*. Op die manier is er één definitie en bron voor elke toepassing van het criterium «*made in the EU*». Het kabinet zal erop toezien dat een eenduidige definitie gebruikt wordt en dat de toepassing daarvan in lijn zal zijn met het nog te bepalen kabinetsstandpunt over de *Industrial Accelerator Act*. Het kabinet acht de bevoegdheid van de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen voldoende afgebakend naar doelstelling, inhoud en strekking. De mogelijkheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen blijft bovendien met het onderhavige wijzigingsvoorstel beperkt tot een periode van 6 jaar. Deze periode wordt telkens met 6 jaar verlengd, tenzij de Raad of het Europees Parlement daartegen bezwaar maakt. Het kabinet vindt daarmee ook de duur van de bevoegdheid voldoende ingekaderd.

Het voorstel bevat een bevoegdheid voor de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen in nieuwe artikelen 5b, lid 5, en 15a, lid 3. Dit betreft de bevoegdheid in artikel 5b, lid b, om gedetailleerde regels en procedures te specificeren voor het monitoren en rapporteren door voertuigproducenten van alle benodigde data voor de berekening van kredieten voor koolstofarm staal. Daarnaast bevat artikel 15a, lid, 3 de bevoegdheid om de operationele details van de op te richten productdatabase voor het voertuiglabel te specificeren. Het toekennen van deze bevoegdheden is mogelijk omdat het geen essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. Toekenning van deze bevoegdheden acht het kabinet wenselijk omdat dit duidelijkheid verschaft aan voertuigproducenten over vereisten rond het monitoren en rapporteren voor de berekening van koolstofarme staalkredieten en zorgt voor een goed functionerende productdatabase voor het voertuiglabel.

De keuze voor uitvoering in plaats van delegatie ligt hier voor de hand omdat het gaat om uitvoering van de verordening volgens eenvormige

voorwaarden. De uitvoeringshandeling worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 5 van Verordening 182/2011 met een grote rol voor de lidstaten. Toepassing van deze procedure is hier volgens het kabinet op zijn plaats omdat dit in lijn is met de werking en rol van de *Climate Change Committee* waarnaar in art. 16, lid 1, van de Verordening 2019/631 verwezen wordt.

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

De Verordening zal in werking treden op de twintigste dag na publicatie. Artikel 1(5) zal van toepassing zijn vanaf de datum dat de Automotive Omnibus van toepassing is. Artikelen 15a en 15b over het energielabel zijn van toepassing 12 maanden na vaststelling van de Verordening. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen kritisch kijken of deze termijn voldoende tijd geeft aan de sector. Indien niet het geval, dan zal het kabinet inzetten op een langere uitvoeringstermijn.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Artikel 1(10) van het voorstel stelt voor om in 2035 en elke vijf jaar daarop de effectiviteit van de Verordening zal worden beoordeeld door de Commissie. Er ontbreekt een datum waarop alsnog 100% emissiereductie aan de uitlaat bereikt zal zijn. Tijdens de onderhandelingen zal het kabinet verkennen of een dergelijke datum alsnog wenselijk is.

e) Constitutionele toets

Niet van toepassing.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van het voorgestelde CO₂-label is vergelijkbaar met het huidige label voor nieuwe personenauto's. Kantekening is wel dat voor plug-in hybride auto's de *charge sustaining* waarde voor het brandstofverbruik (d.w.z. bij rijden op verbrandingsmotor) en de *charge depleting* waarde voor het stroomverbruik (d.w.z. bij rijden op elektromotor) op het label moeten worden vermeld. Dit zijn bedrijfsgegevens die niet in het kentekenregister van de RDW zijn opgenomen. Voor nieuwe auto's kunnen deze waarden relatief eenvoudig beschikbaar komen via het Certificaat van Overeenstemming (CvO) dat met nieuwe auto's (digitaal) wordt meegeleverd door de fabrikant. Voor gebruikte plug-in hybride auto's brengt vermelding van deze bedrijfsgegevens op het label een complicatie met zich mee omdat labels dan niet op geautomatiseerde wijze uit het kentekenregister kunnen worden gegenereerd.

b) Handhaafbaarheid

De handhaafbaarheid van het voorgestelde CO₂-label is vergelijkbaar met het huidige autolabel. In verband met de voorgestelde uitbreiding naar bestelauto's en gebruikte auto's gaat het wel om veel meer bedrijven en auto's die moeten worden gecontroleerd. Ook controle van labels bij bedrijfsmatig te koop aangeboden occasions op internet is een nieuw element voor de handhaving. Dit vergt meer inzet van de ILT niet alleen bij daadwerkelijke controle en handhaving maar ook in voortraject van informatievoorziening en voorbereiding risico-gestuurd toezicht.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Er zijn geen verwachte implicaties voor ontwikkelingslanden, anders dan implicaties voor derde landen in het algemeen.