

VERZOEK OM INPUT VOOR EEN EFFECTBEOORDELING

TITEL VAN HET INITIATIEF	<i>Vermindering van koolstofemissies — herziening van emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen</i>
LEIDEND (VERANTWOORDELIJKE EENHEID)	DG DG CLIMA.C4 — wegvervoer
VERWACHT SOORT INITIATIEF	Wetgevend, via de gewone wetgevingsprocedure
INDICATIEVE PLANNING	Vierde kwartaal 2022
AANVULLENDE INFORMATIE	https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_nl
<p><i>Dit document dient slechts ter informatie. Het loopt niet vooruit op de eindbeslissing van de Commissie over de vraag of dit initiatief zal worden voortgezet en welke invulling dat uiteindelijk zal krijgen. Alle elementen van het beschreven initiatief, waaronder de planning, kunnen veranderen.</i></p>	

A. Politieke context, probleemomschrijving en subsidiariteitscontrole

Politieke context

De [Europese klimaatwet](#) is een van de belangrijkste elementen van de [Europese Green Deal](#). De toezegging van de EU om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken en de tussentijdse doelstelling om de netto broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen in vergelijking met 1990 worden hiermee in wetgeving vastgelegd. In de [strategie voor duurzame en slimme mobiliteit](#) wordt gepleit voor een verschuiving naar emissievrije mobiliteit. Deze doelstellingen kunnen alleen worden bereikt door ambitieuzere beleidsmaatregelen vast te stellen om de broeikasgasemissies van het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen.

Daartoe heeft de Commissie in juli 2021 [een pakket wetgevingsvoorstellen](#) voorgesteld dat gebaseerd is op een combinatie van prijsstelling, voorschriften en streefcijfers. Dit nieuwe initiatief vult dit pakket aan door de emissies van zware bedrijfsvoertuigen aan te pakken.

De huidige CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen, die zijn vastgesteld in [Verordening \(EU\) 2019/1242](#) (hierna "HDV-verordening" genoemd), stellen de gemiddelde CO₂-emissienormen vast voor nieuwe zware vrachtwagens (van meer dan 16 ton) vanaf 2025, en worden vanaf 2030 strenger. De verordening bevat ook een herzieningsclausule: uiterlijk eind 2022 moet de Commissie de doeltreffendheid van de verordening evalueren en, in voorkomend geval, een voorstel tot wijziging ervan indienen.

De CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen bouwen voort op de [certificeringsverordening \(Verordening \(EU\) 2017/2400\)](#) en de [monitoring- en rapporteringsverordening \(Verordening \(EU\) 2018/956\)](#).

Dit initiatief houdt ook verband met ander EU-beleid, waaronder de [Eurovignetrichtlijn](#), de [richtlijn schone voertuigen](#), de voorgestelde [verordening inzake de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen](#), de [richtlijnen hernieuwbare energie](#) en [energie-efficiëntie](#), het [EU-emissiehandelssysteem](#), de [luchtverontreinigingsnormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen](#) en het voorgestelde [nieuwe emissiehandelssysteem voor wegvervoer en gebouwen](#).

Probleem dat met het initiatief wordt aangepakt

Het wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 21 % van de totale broeikasgasemissies in de EU. Zware bedrijfsvoertuigen alleen veroorzaken ongeveer 6 % van de totale broeikasgasemissies. Zonder verdere maatregelen zal de bijdrage van de sector aan de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 niet voldoende zijn. Volgens de prognoses van het [referentiescenario 2020](#) zullen de CO₂-emissies van de sector zware bedrijfsvoertuigen in 2030 en 2050 respectievelijk met slechts ongeveer 7 % en 12 % zijn afgenomen ten opzichte van 2015.

De belangrijkste oorzaken van dit probleem zijn het ontoereikende ambitieniveau van de huidige CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen en de verwachte toename van de vraag naar zwaar vervoer. Voorts zullen de huidige normen niet voldoende stimulansen bieden voor de investeringen in emissievrije voertuigen die nodig zijn om de emissies in deze sector terug te dringen. Dit zou ook de innovatie in emissievrije voertuigen belemmeren en daardoor het technologisch leiderschap en het concurrentievermogen van de EU-industrie in gevaar brengen.

Bovendien zijn er nog steeds onvolkomenheden en belemmeringen in de markt die verhinderen dat de markt

alleen CO₂-reducties door zware bedrijfsvoertuigen of een snellere invoering van emissievrije voertuigen oplevert, zoals: onvoldoende toegang tot financiering; betaalbaarheid van emissievrije voertuigmodellen; beschikbaarheid en toegankelijkheid van de nodige infrastructuur voor het laden/tanken; en gescheiden stimulansen.

Bij de herziening van de HDV-verordening zullen de hierboven beschreven problemen worden aangepakt.

Grondslag van het EU-optreden (rechtsgrondslag en subsidiariteitscontrole)

Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Praktische noodzaak van EU-optreden

Individueel optreden van de lidstaten met verschillende nationale regelingen zou resulteren in verschillende ambitieniveaus met het risico van fragmentering van de eengemaakte markt. EU-optreden is gerechtvaardigd aangezien er een eengemaakte markt is voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en is ook het meest kosteneffectief om te zorgen voor geharmoniseerde actie op de gehele markt. Voorts bieden geharmoniseerde CO₂-emissienormen de industrie de nodige zekerheid en voorspelbaarheid op het gebied van regelgeving om de nodige grote kapitaalinvesteringen te doen.

B. Doelstellingen en beleidsopties

Het hoofddoel van dit initiatief is de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen op kosteneffectieve wijze te verminderen. Doel is bij te dragen tot de ambitieuzere klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050, en tegelijk de innovatie op het gebied van emissievrije technologieën te bevorderen en voordelen te bieden voor burgers, consumenten en vervoersondernemers.

In de effectbeoordeling zullen verschillende opties voor diverse bepalingen van de HDV-verordening worden onderzocht, waaronder:

- de striktheid van de streefcijfers voor CO₂-emissies (streefcijfers en tijdschema);
- de mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordening tot andere zware bedrijfsvoertuigen;
- de aard en de wenselijkheid van een mechanisme om stimulansen te bieden voor emissievrije en emissiearme voertuigen;
- de wenselijkheid dat een nieuw mechanisme rekening houdt met de potentiële bijdrage van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen wanneer wordt beoordeeld of de fabrikanten hun streefcijfers halen;
- andere opties om een kosteneffectieve toepassing van de normen te ondersteunen, zoals pooling en vrijstellingen voor kleine fabrikanten; en
- de mogelijkheid om de opbrengsten van eventuele boetes toe te wijzen aan een specifiek fonds of programma om een rechtvaardige transitie te waarborgen voor de mensen en regio's die het meest worden geraakt door de veranderingen die de transitie naar klimaatneutraliteit met zich meebrengt.

C. Waarschijnlijke effecten

Het belangrijkste milieueffect is de verwachte vermindering van de broeikasgasemissies van zware bedrijfsvoertuigen, terwijl ook een bijdrage wordt geleverd aan de ambitie om alle verontreiniging tot nul terug te dringen door een vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zoals NO_x en fijnstof.

Hoewel het inzetten van efficiëntere en emissievrije voertuigen ook kan leiden tot een stijging van de initiële voertuigkosten, wordt verwacht dat dit op langere termijn zal worden gecompenseerd door lagere directe brandstofkosten, waardoor de totale gebruikskosten zullen dalen. Bovendien zullen door het toenemende aanbod van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen de kosten na verloop van tijd dalen als gevolg van schaalvoordelen.

Er kunnen aanzienlijke investeringen in emissievrije technologieën en de bijbehorende infrastructuur voor laden en tanken worden verwacht, waardoor de integratie van energiesystemen, innovatie, technologische ontwikkelingen en zakelijke kansen worden gestimuleerd, wat nieuwe banen oplevert in sectoren die van oudsher geen deel uitmaken van de automobielsector (bv. elektronica, software, diensten). Een grotere marktpenetratie van emissievrije voertuigen zou echter de activiteiten van leveranciers die gespecialiseerd zijn in conventionele voertuigonderdelen doen overschakelen op andere productie of diensten. Aangezien de transformatie zal leiden tot veranderingen in het soort banen dat vereist is, zal om- en bijscholing van werknemers nodig zijn en zullen de daarmee samenhangende investerings- en/of herstructureringsbehoeften zorgvuldig moeten worden geëvalueerd.

Er wordt geen significante wijziging van de administratieve lasten verwacht.
D. Instrumenten voor betere regelgeving
Effectbeoordeling
Er wordt een effectbeoordeling voorbereid die volledig in overeenstemming is met de voorstellen van het pakket van juli 2021 .
Raadplegingsstrategie
<p>De Commissie verzamelt de standpunten door gedurende een periode van ten minste twaalf weken om feedback over het voorgestelde initiatief te vragen.</p> <p>De raadpleging zal bestaan uit het verzamelen van online feedback over deze effectbeoordeling en een open online openbare raadpleging. Deze zal ook toegankelijk zijn via de centrale pagina van de Commissie over openbare raadplegingen en de website van DG CLIMA. Het inzenden van documenten van belanghebbenden, zoals standpuntnota's, beleidsnota's of routekaarten, wordt eveneens toegejuicht. De raadpleging zal ook via andere relevante evenementen en fora bekend worden gemaakt.</p> <p>De resultaten van de raadpleging zullen worden geanalyseerd en zullen worden meegenomen bij de voorbereiding van het initiatief en de bijbehorende effectbeoordeling en zullen openbaar worden gemaakt.</p>
Waarom deze raadpleging?
De Commissie wil ervoor zorgen dat het algemeen belang in de hele EU goed tot uiting komt door feedback te verzamelen en nadere informatie in te winnen, waaronder routekaarten, beleidsnota's, onderzoeken en analyses van beleidsmaatregelen, acties en technologieën.
Doelgroep
Nationale, regionale en lokale overheden en instanties, relevante industriële sectoren (voertuigfabrikanten, leveranciers van onderdelen, wagenparkbeheerders enz.) en aanverwante verenigingen, sociale partners, consumenten- en beroepsorganisaties, ngo's, onderzoeks- en academische instellingen en aanbestedende overheidsinstanties.