

Vergaderjaar 2020–2021

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3042

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 februari 2021

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 5 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Mededeling Terrorismebestrijdingsagenda EU (Kamerstuk 22 112, nr. 3039)

Fiche: Mededeling «Europees klimaatpact» (Kamerstuk 22 112, nr. 3040)

Fiche: Verordening inzake batterijen (Kamerstuk 22 112, nr. 3041)

Fiche: Mededeling EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit

Fiche: Richtlijn toekenning uitvoeringsbevoegdheden btw (Kamerstuk 22 112, nr. 3043)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A. Blok

Fiche: Mededeling EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
december 2020
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM/2020/789 final
- d) *EUR-Lex*
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:789:FIN&qid=1607697268588>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
Niet opgesteld
- f) *Behandelingstraject Raad*
Transportraad en Milieuraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

De Commissie heeft op 9 december jl. de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (hierna: strategie) uitgebracht als onderdeel van de Green Deal.¹ De strategie vormt een routekaart voor de ontwikkeling van transport en mobiliteit binnen de EU. De strategie valt uiteen in tien kerndomeinen, met daarin aangekondigd 82 (wets)voorstellen, waarvan een groot deel in 2021 uitkomt. Hieronder volgt een globaal overzicht van de tien domeinen en de belangrijkste (wets)voorstellen.

Domein 1: emissievrije voertuigen, duurzame brandstoffen en verwante infrastructuur

Voorop staat het aanscherpen van de CO₂-normen voor lichte en zware voertuigen. Daarnaast benadrukt de Commissie het belang van de uitrol van laad- en tankinfrastructuur via o.a. de herziening van de Richtlijn Alternatieve Brandstoffen (*AFID-richtlijn*) om de oplaadcapaciteit voor emissiearme en emissievrije auto's te faciliteren, het voorstel voor post-Euro VI uitstootnormen en de ontwikkeling van veilige en duurzame banden. De Commissie zal het aanbod aan innovatieve voertuigtechnologie, zoals waterstof en batterijen, via *Horizon Europe* stimuleren. Voor de vergroening van de lucht- en zeevaart via de ontwikkeling van duurzame brandstoffen worden de initiatieven ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Zeevaart opnieuw aangekondigd, en stelt de Commissie dat deze sectoren met prioriteit toegang moeten krijgen tot deze nieuwe brandstoffen. Tot slot wordt de herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) benoemd als instrument om duurzame hernieuwbare en lage CO₂-brandstoffen op grote schaal op de markt te krijgen en wordt het op de markt brengen van emissievrije lucht- en vaartuigen als mijlpaal benoemd.

¹ Kamerstuk 35 377, nr. 1

Domein 2: Emissievrije en multimodale binnen-, zee- en luchthavens

Hiertoe benadrukt de Commissie het belang van de circulaire economie, de marktgereedheid van emissievrije zeeschepen (2030) en grote vliegtuigen (2035), en het integreren van duurzame energiesystemen en brandstoffen. Maatregelen die de Commissie o.a. benoemt zijn de herziening van de Slotverordening, de Richtlijn luchthavengelden, het oprichten van een alliantie voor de waardeketen van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en het opzetten van taxonomie-criteria voor alle modaliteiten. Daarbij verwijst de Commissie naar de nul-vervuilingsambitie en de intentie om de negatieve milieu-impact van de sector te verlagen.

Domein 3: Verduurzamen stedelijke en inter-stedelijke mobiliteit t.b.v. een multimodaal systeem.

De Commissie zet er op in om alle collectieve reizen onder de 500 km CO₂-neutraal te maken per 2030, o.a. via een actieplan voor langeafstand en grensoverschrijdend passagiersvervoer per trein. Doelstelling is om het hogesnelheidsvervoer per trein in 2030 te verdubbelen en in 2050 te verdrievoudigen. In 2030 dienen hiervoor EU-breed 15 pilots ontwikkeld te zijn ter ondersteuning van nieuwe verbindingen. In stedelijke gebieden wordt, o.a. via lokaal op te stellen plannen, ingezet op innovatieve oplossingen zoals *Mobility as a Service (MaaS)*, meer ruimte voor actieve mobiliteit met 5.000km fietspaden in 2030, en EU-uniforme maatregelen voor de informatiedeling en handhaving van nul-emissiezones.

Domein 4: Vergroenen van het goederentransport

Dit beoogt de Commissie o.a. door een *modal shift* van weg naar spoor en binnenvaart, alsook door het stimuleren van de korte vaart, te bereiken. Deze vergroening vereist onder meer een herziening van de Richtlijn Gecombineerd Transport, financiering voor multimodale terminals en aanpassing van staatssteunregels of andere aanpalende wetgeving die bij kan dragen aan een versnelling van de *modal shift*. De Commissie wenst de wetgeving van de Spoorgoederencorridors-Verordening en het Trans-Europees Transport Netwerk (TEN-T Verordening) te integreren t.b.v. de Europese transport corridors.

Domein 5: CO₂-beprijzing en andere (prijs)prikkels voor gebruikers

In dit kader noemt de Commissie de reeds aangekondigde herziening van de Energiebelastingrichtlijn, en wordt een uitbreiding van het Emissiehandelssysteem (ETS) naar intra-EU zeevaart aan en een vermindering van de gratis ETS-rechten voor de luchtvaart aangekondigd. Een uitbreiding van het ETS naar wegvervoer wordt door de Commissie onderzocht. Voorts moeten reizigers en logistieke gebruikers meer inzicht krijgen in de duurzaamheid en uitstoot die de gepaard gaat met de bepaalde vervoerskeuzes. In dat kader kondigt de Commissie een systeem aan om de emissies in transport en logistiek (beter) te meten.

Domein 6: Geconnecteerde en geautomatiseerde multimodale mobiliteit in de praktijk

Europa wil wereldleider worden op geconnecteerde, coöperatieve en geautomatiseerde mobiliteit (*CCAM*). Met betrekking tot autonoom verkeer ligt de focus op de harmonisatie van verkeersregels en aansprakelijkheidsclausules. Daarnaast overweegt de Commissie de oprichting van een nieuw agentschap. Ook wijst de Commissie op het belang voor het creëren van een ticketsysteem voor multimodaal en grensoverschrijdend

reizen. Tevens wordt de herziening van de Intelligente Transportsystemen Richtlijn (*ITS-Richtlijn*), het bevorderen van papierloos transport, automatische treinoperaties, en de (verdere) uitrol van het *European Rail Traffic Management System (ERTMS)* aangehaald.

Domein 7: Innovatie, data en kunstmatige intelligentie (AI) voor alle modaliteiten

De Commissie zal een «drone-strategie 2.0» en een routekaart voor AI opstellen, en zet in op innovatie via nieuwe technieken, zoals de hyperloop. Ook benadrukt de Commissie het belang van de digitale Interne Markt. Daarbij wordt de eerder aangekondigde inzet om te komen tot een Europese dataruimte voor mobiliteit aangehaald. Dit moet verder gecomplementeerd worden door benodigde investeringen uit *Horizon Europe*, *InvestEU* of het *Connecting Europe Facility (CEF)*, en een herziening van de typegoedkeuringswetgeving om beter gebruik van data in voertuigen en infrastructuur mogelijk te maken.

Domein 8: Versterken van de Interne Markt

In dit kader wijst de Commissie naar het belang van (gecoördineerde) investeringen in slimme en duurzame mobiliteit en de herziening van de TEN-T Verordening. Dit dient met name vanuit CEF, maar ook vanuit *NextGenerationEU*, het Cohesiefonds en *InvestEU* gefinancierd te worden. De Commissie wijst eveneens naar de evaluatie en mogelijke herziening van het *European economic governance framework*. Verder wordt binnen de TEN-T Verordening ingezet op de weerbaarheid van het netwerk door o.a. te investeren in klimaatadaptatieve infrastructuur en versterking van de rol van TEN-T Coördinatoren.

Domein 9: Eerlijke, betaalbare en sociale mobiliteit

De Commissie zet in op betaalbare en eerlijke mobiliteit, ook voor gehandicapte of minder mobiele gebruikers. Voorts wordt een herziening van de wetgeving voor bescherming van passagiersrechten voorgesteld. Daarnaast zet de Commissie binnen deze pijler in op het aantrekkelijker maken van de transportsector voor – en bescherming van – werknemers. Gebruik van het *Just Transition Mechanism* wordt onderzocht om duurzame en eerlijke mobiliteit in alle EU-regio's mogelijk te maken.

Domein 10: Verkeersveiligheid voor alle modaliteiten

In de laatste pijler zet de Commissie in op het versterken van veiligheid in transport vanuit de ambitie om te komen tot nagenoeg nul verkeersdoden in 2050. Dit behelst o.a. de herziening van de Rijbewijsrichtlijn, de Richtlijn Grensoverschrijdende Naleving van Verkeersregels, het herzien van het raamwerk voor maritieme veiligheid, mogelijke richtsnoeren inzake alcoholpromillages en versterkte aandacht voor veiligheid in het digitale domein.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

In het Regeerakkoord «Vertrouwen in de toekomst» (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) heeft het kabinet ingezet op het mobiel en bereikbaar houden van Nederland, o.a. door een slim en duurzaam vervoerssysteem. Voorts staat in het Regeerakkoord maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid moeten verbeteren, waaronder de inzet voor een veiligere weginrichting en ondersteuning van het Manifest Verkeersveiligheid. Het kabinet heeft

aanvullend 500 mln. euro vrijgemaakt voor een extra impuls voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, wat door cofinanciering van medeoverheden oploopt tot 1 mld. tussen 2020 en 2030. De inzet van het kabinet voor verduurzaming van mobiliteit is o.a. verwoord in het Klimaatakkoord², de Luchtvaartnota³, de kabinetsvisie Waterstof⁴ het *position paper* aangaande internationaal personenvervoer per spoor⁵ en het BNC-fiche inzake de Green Deal⁶. Op het gebied van digitalisering, autonoom vervoer, deelmobiliteit, en MaaS is het Nederlandse beleid onder meer verwoord in de Kamerbrief *Smart mobility Dutch reality*⁷.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt de ambitieuze plannen en initiatieven voor verduurzaming en digitalisering op het gebied van mobiliteit, die op hoofdlijnen goed bij de Nederlandse inzet aansluiten. Dat hierbij tevens verkeers- en cyberveiligheid, sociale aspecten en een ambitieuze mondiale inzet in o.a. de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) worden meegenomen, acht het kabinet positief. Aangezien de plannen op hoofdlijnen zijn, bieden deze nog weinig houvast v.w.b. de precieze uitwerking. In de voorgestelde beleidsmaatregelen wordt gestuurd op kosteneffectiviteit, haalbaarheid, betaalbaarheid, toekomstbestendigheid. Daarnaast acht het kabinet publiek-private samenwerking en afstemming met decentrale overheden van belang.

Domein 1: Nul-emissievoertuigen en duurzame brandstoffen

Het kabinet verwelkomt de aangekondigde aanscherping van de CO₂-normen voor lichte en zware voertuigen en de post Euro VI emissie-normen, en pleit voor het invoeren van CO₂-normen voor niet voor de weg bestemde voertuigen (NRMM) en bromfietsen in lijn met het behalen van ten minste 55% CO₂-reductie in 2030. Daarnaast vraagt het kabinet een jaartal vast te stellen voor uitfasering van fossiele brandstofmotoren, inclusief een jaartal voor 100% nul emissie nieuwverkoop voor alle voertuigen inclusief NRMM, waarvan het kabinet teleurgesteld is dat deze ontbreken. Het kabinet benadrukt tevens het belang van het creëren van een markt voor tweedehands nul-emissie voertuigen. Het kabinet kijkt uit naar de (Re)Fuel-EU initiatieven en is blij met de prioritering van lucht- en zeevaart voor de toegang tot additionele hernieuwbare duurzame brandstoffen bovenop bestaande verplichtingen, zolang deze voldoen aan de RED II criteria. Ook steunt het kabinet de inzet op emissievrije schepen en vliegtuigen, waarbij de aandacht vraagt voor de publieke en private investeringen die dit vergt. Het is van belang dat de laad- en tankinfrastructuur, via o.a. de AFID en TEN-T herzieningen, hierbij aansluit, voor zowel personen- als goederenvervoer.

Domein 2: Emissievrije en multimodale binnen-, zee- en luchthavens

Het kabinet onderschrijft de sleutelpositie van binnen-, zee- en luchthavens en steunt de inzet van de Commissie. Het kabinet zal aandacht vragen voor een integrale aanpak die de (lucht)havens in staat stelt om de transitie naar emissievrije en multimodale havens te verwezenlijken. Een dergelijke integrale aanpak moet o.a. inzetten op het aanjagen van

² Kamerstuk 32 813, nr. 342

³ Kamerstuk 31 936 nr. 820

⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 485

⁵ Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 887

⁶ Kamerstuk 35 377, nr. 1

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 264

publieke en private investeringen voor de benodigde infrastructuur en voertuigen, ontwikkeling van buisleidingen als belangrijke transportmodaliteit, het stimuleren van circulaire havens als schone energiehubs, en een sterkere verbinding tussen energie- en transportbeleid.

Domein 3: Verduurzamen stedelijke en inter-stedelijke mobiliteit t.b.v. een multimodaal systeem

Het kabinet zal zich inzetten voor concretere maatregelen om de EU-inzet op actieve mobiliteit te vergroten. Het kabinet verwelkomt de ambitie op informatievoorziening en -uitwisseling over nul-emissiezones. Hiervoor is de harmonisatie van invoering van nul-emissiezones, met een gedeeld toegangsregime, en uniformering van de bestaande digitale platformen voor de benodigde data-deling, van belang. Het kabinet steunt de inzet om collectief vervoer tot 500km per 2030 klimaatneutraal te maken en zet in op verbetering van het internationale personenvervoer per spoor. Het kabinet verwelkomt de ontwikkeling van een Europese agenda die dit moet bewerkstelligen, wat in lijn is met de Ministersverklaring van juni 2020⁸. In de uitwerking hiervan is het van belang dat er voldoende middelen beschikbaar worden gemaakt vanuit het CEF. Het kabinet wijst tenslotte op het belang van het meewegen van ruimtelijke ordening bij mobiliteit en goede afstemming tussen stedelijk en ruraal gebied en verwelkomt de mogelijkheid om pilots op dit gebied te ontwikkelen.

Domein 4: Vergroenen van het goederentransport

Het kabinet verwelkomt de ambitie voor de *modal shift*, korte vaart en de maritieme snelwegen, o.m. via de integratie van de *modal shift* in het TEN-T kernnetwerk. Het bewerkstelligen van de *modal shift* vereist naast de aangekondigde investeringen uit het CEF ook private financiering in de daarvoor benodigde voertuigen en infrastructuur alsmede een integrale overweging t.o.v. de overige aangekondigde maatregelen uit deze strategie. Bovendien zal de herziening van de Richtlijn Gecombineerd Transport zich met name moeten richten op goede en snelle data-uitwisseling. Verder zal het kabinet pleiten dat de Commissie bij verdere beleidsvorming voor de binnenvaart de onderzoeksresultaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart⁹ (CCR) meeneemt en aansluit bij de gestelde vrijstelling uit de Akte van Mannheim¹⁰.

Domein 5: CO₂-beprijzing en andere (prijs)prikkels voor gebruikers

Het kabinet benadrukt het onderbelichte belang van het inzetten op gedragsverandering van gebruikers en vervoerders. Ook benadrukt het kabinet het risico van een toename in administratieve lasten en ineffectiviteit voor verduurzaming bij een toename in instrumenten. Het kabinet zal erop letten dat de initiatieven die de Commissie presenteert effectief zijn voor de verduurzaming van mobiliteit en de beoogde *modal shift*. Voor wat betreft wegvervoer acht het kabinet een verdere aanscherping van het reeds bestaande instrumentarium de meest effectieve manier om de reductiedoelstelling in 2030 te behalen.¹¹ Het kabinet zal kritisch kijken naar het Commissievoorstel om het ETS naar wegverkeer uit te breiden. Daarbij zal het kabinet het voorstel o.a. beoordelen op de vraag of het

⁸ Kamerstuk 21 501-33, nr. 826

⁹ Zie ook: Centrale Commissie voor de Rijnvaart – Financiering van de energietransitie (ccr-zkr.org)

¹⁰ Kamerstuk 21 501-33, nr. 775

¹¹ Dit betreft beleid dat bewezen heeft bijgedragen aan de CO₂-reductie in deze sector, zoals CO₂-normen voor voertuigen, normering van hernieuwbare energie in transport (via RED), actief fietsbeleid en accijnzen op brandstoffen.

voldoende tijdig tot CO₂-reductie in de EU en in Nederland leidt, en of het voorstel innovatie stimuleert. Voor wat betreft de overige modaliteiten blijft de inzet van kabinet uit het BNC-fiche over het EU Klimaatplan¹² leidend. Daarnaast steunt het kabinet het onderzoek in het kader van het impact assessment naar belasting voor (alternatieve) brandstoffen en wacht het voorstel van de Commissie tot herziening van de Richtlijn energiebelastingen, gepland in juni 2021, af.

Domein 6: Geconnecteerde en geautomatiseerde multimodale mobiliteit in de praktijk brengen

Vanuit de Nederlandse koplopers rol steunt het kabinet de ambitie om op Europees niveau de ontwikkeling en invoering van CCAM te versnellen. Het kabinet is kritisch op het mogelijk opzetten van een nieuw agentschap en houdt dit nauwgezet in de gaten, met name waar dit leidt tot een overdracht van bevoegdheden of het afstappen van techniekneutraliteit. Het kabinet verzoekt de Commissie expliciet te maken waar Europese toelatingskaders gaan afwijken van mondiale kaders. Het kabinet steunt verdere ontwikkeling van geautomatiseerd rijden op het spoor via het ERTMS en autonoom vliegen en varen, waarvoor nadere ontwikkeling van standaarden belangrijk is. Evenzeer verwelkomt het kabinet het creëren van een multimodaal en grensoverschrijdend ticketsysteem.

Domein 7: Innovatie, data en kunstmatige intelligentie (AI)

Het kabinet verwelkomt de inzet op digitalisering en AI voor alle modaliteiten, zoals de uitwerking van regelgeving voor drones, het stimuleren van de ontwikkeling van innovatieve technieken als de hyperloop, een EU brede drone-strategie en automatisering in transport. Bij het opzetten van een gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens, zet het kabinet in op het benutten van bestaande (decentrale) databronnen en platforms en de onderlinge samenwerking daartussen, o.a. voor het ontsluiten van autogegevens voor de ontwikkeling van slimme mobiliteit en verkeersmanagement.

Domein 8: Versterken van de Interne Markt

Het kabinet verwelkomt de aandacht voor het versterken van de interne markt, o.m. via herziening van de TEN-T Verordening en de voltooiing van het TEN-T kernnetwerk per 2030. Daarbij zal Nederland aandacht vragen voor synergie met het Europese netwerk voor energie (TEN-E), en het aanpakken van knelpunten bij grensoverschrijdende TEN-T verbindingen. De aangekondigde financiering uit het CEF is daartoe van belang, zowel voor het kernnetwerk als het onderliggende netwerk. Dit om te komen tot de gewenste weerbare, duurzame, en multimodale (laad- en tank) infrastructuur. De versterking van de positie van de Europese TEN-T Coördinatoren dient in goede afstemming, met oog voor de nationale competenties, plaats te vinden. Tot slot vraagt het kabinet aandacht voor financiering uit de relevante EU-fondsen en private financiering voor het verduurzamen van NRMM op bouwplaatsen.

De evaluatie en mogelijke herziening van het *European economic governance framework* wordt naar alle waarschijnlijkheid dit jaar hervat. Het doel hiervan is niet om investeringen t.a.v. infrastructuur in lidstaten te stimuleren. Lidstaten zijn zelf verantwoordelijk voor het alloceren van uitgaven naar dergelijke investeringen binnen de nationale begroting. De noodzaak van transport investeringen is daarom op zichzelf geen reden om de mogelijke herziening tijdig te starten. De Nederlandse inzet tijdens

¹² Kamerstuk 22 112, nr. 2954

de mogelijke herziening is overigens, vanwege de timing ervan, aan een volgend kabinet.

Domein 9: Eerlijke, betaalbare en sociale mobiliteit

Het kabinet steunt de aandacht van de Commissie voor de sociale aspecten van de verduurzamings- en moderniseringsinzet, alsmede voor de diversiteit in de mobiliteits- en transportsectoren, en verwelkomt de aangekondigde maatregelen hiervoor. Dit bijv. door verbeterde passagiersrechten en verbeterde informatievoorziening aan passagiers. Eerlijke, betaalbare, sociale en toegankelijke mobiliteit is van groot belang. Het kabinet benadrukt in dit kader eveneens het belang van het mogelijk maken van (emissie loos) autodelen.

Domein 10: Verkeersveiligheid voor alle modaliteiten

Het kabinet steunt de inzet op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg via o.a. de herziening van de rijbewijsrichtlijn en richtsnoeren inzake alcoholpromillages, al is het niet overtuigd van de noodzaak EU-regels vast te stellen voor inspectie van bruggen en andere infrastructuur. Het kabinet verzoekt de Commissie te komen met een eenduidig EU-kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV). Het kabinet steunt de inzet van de Commissie om bestaande regelgeving voor veilige en milieuvriendelijke zeevaart te herzien waarbij het een risico gestuurde aanpak prefereert. Het kabinet is echter terughoudend v.w.b. het mogelijk uitbreiden van het mandaat van het *Europees Agentschap voor maritieme veiligheid* (EMSA) en ziet hier graag eerst verdere onderbouwing voor.

Gevolgen voor de brede welvaart

De Tweede Kamer verzoekt met de Motie van het lid Van Raan¹³ 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 deze mededeling worden de effecten op alle vier de aspecten door het kabinet als positief beoordeeld. Namelijk, door in te zetten op alle modaliteiten, en tegelijkertijd rekening te houden met de onderlinge verschillen tussen deze modaliteiten, wordt voorkomen dat de kosten onevenredig worden verdeeld. De baten zullen alle groepen van de samenleving ten goede komen. Hierbij valt te denken aan de positieve impact op verkeersveiligheid, klimaat en milieu, de volksgezondheid, sociaaleconomische omstandigheden/effecten en de kapitaalvoorraden voor latere generaties.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

In december jl. ging de Europese Raad akkoord met een CO₂ reductiedoel van ten minste 55% voor 2030 t.o.v. 1990. Naar verwachting is de Raad op het gebied van mobiliteit verdeeld over de voorkeursmaatregelen om tot emissiereductie en verduurzaming van mobiliteit te komen. Wel steunen de meeste lidstaten de verdere ontwikkeling van een Europese agenda voor internationaal personenvervoer. Daarnaast lijken de lidstaten relatief eensgezind op het gebied van digitalisering, waarbij er met name vragen zijn over datadelen en interoperabiliteit tussen de verschillende data(bronnen).¹⁴ De lidstaten lijken elkaar eveneens te vinden waar het

¹³ Kamerstuk 35 377, nr. 19

¹⁴ Kamerstuk 21 501-33, nr. 832

gaat om het vergroten van de veiligheid van alle modaliteiten en het bevorderen van transport ten behoeve van de interne markt. Het Europees Parlement heeft zich nog niet uitgelaten over de strategie maar lijkt, afgaande op de opstelling in recente onderhandelingen, over het algemeen de voorgestelde inzet te kunnen steunen, waarbij de mate van ambitie in de uitvoering van de verschillende pijlers kan verschillen.

4. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten

a) Bevoegdheid

De grondhouding ten aanzien van bevoegdheid is positief. Deze mededeling raakt aan meerdere beleidsterreinen, zoals vervoer, milieu en energie. Ten aanzien van deze terreinen is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten, zie artikel 4, lid 2, g, e, i, VWEU.

b) Subsidiariteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. Het grensoverschrijdende karakter van mobiliteit, als belangrijk onderdeel van de Europese interne markt voor goederen en personen, en het grensoverschrijdende karakter van de milieu en klimaatgevolgen als gevolg van transport en mobiliteit, maakt dat een Europese aanpak voor duurzame en slimme mobiliteit gerechtvaardigd is. Naast acties op regionaal en nationaal niveau dienen op Europees niveau acties te worden ondernomen voor een effectieve aanpak van de verduurzaming en modernisering van mobiliteit.

c) Proportionaliteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. De mededeling biedt de benodigde oplossingen voor de verduurzaming en het toewerken naar klimaatneutraliteit in 2050, digitalisering, en de veiligheid en weerbaarheid van mobiliteit. Om dit te bewerkstelligen is een integrale aanpak, zoals uiteengezet door de Commissie, noodzakelijk. Daarnaast zijn maatregelen zoals het aanscherpen van CO₂-normen en het bevorderen van alternatieve brandstoffen en datadeling van belang. De mededeling richt zich op onderwerpen die bijdragen aan de doelstelling van klimaatneutraliteit en richt zich op beleidsgebieden die van belang zijn bij het behalen van deze doelstellingen. Het daarbij aangekondigde beleid gaat, voor zover nu te overzien, niet verder dan noodzakelijk. Er wordt bijvoorbeeld vooral ingezet op herziening van bestaande richtlijnen en verordeningen, zoals de herziening van de TEN-T Verordening en de aanscherping van CO₂ normen. Minder ingrijpend optreden zal naar verwachting niet in eenzelfde mate kunnen bijdragen aan het bewerkstelligen van de doelen zoals gesteld in de Green Deal, de digitaliseringsstrategie, en voor het herstel uit de COVID-19 crisis. Dit mede vanwege het complexe karakter van de gestelde doelen en de eerder benoemde noodzaak voor een integrale aanpak.

d) Financiële gevolgen

Uit de mededeling zelf volgen geen directe budgettaire gevolgen. Uit de nader te publiceren wetsvoorstellen onder deze mededeling volgen vrijwel zeker budgettaire gevolgen. Wat betreft het MFK spreekt de Commissie verschillende intensiveringsvoornemens uit, dan wel

aankondigingen van bepaalde investeringen binnen de bestaande fondsen als CEF, *Horizon Europe* en *InvestEU*. De toekomstige voorstellen en de financiële gevolgen zullen door het kabinet uitvoerig worden getoetst op haalbaarheid en evenredigheid. Wat betreft de EU-begroting is het kabinet van mening dat de financiële middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van het MFK 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Eventuele budgettaire gevolgen zullen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels inzake budgetdiscipline.

e) Gevolgen voor regeldruk, administratieve lasten en concurrentiekracht

Uit de mededeling zelf volgen geen wijzigingen in regeldruk en administratieve lasten. Deze kunnen wel voortvloeien uit de nader te publiceren wetsvoorstellen en initiatieven onder deze mededeling. Op basis van deze nadere voorstellen zullen het kabinet en decentrale overheden deze gevolgen nauwgezet in de gaten houden en toetsten. Het kabinet zet erop in dat het totale pakket aan voorgestelde maatregelen zo min mogelijk onnodige administratieve lasten met zich meebrengt. Het kabinet vindt het in dat verband essentieel dat duidelijke impact assessments van de mogelijke maatregelen worden uitgevoerd, voordat de Commissie met daadwerkelijke nieuwe, dan wel herziene wetgeving komt. In deze effectenbeoordelingen moet duidelijk worden aangegeven welke maatregelen de Commissie beoogt, waarom en welke gevolgen qua kostenstijging en regeldruk zijn voorzien voor (decentrale) overheid, bedrijfsleven en burgers.