

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1134 Verslag van een schriftelijk overleg

Vastgesteld 2 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2025 over de Geannoteerde agenda bijeenkomst van EU- transportministers 5 juni 2025 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1129).

De vragen en opmerkingen zijn op 23 mei 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 2 juni 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

I. Wijzigingen in de agenda van de Transportraad op 5 december

Er zijn nieuwe diversenpunten bijgekomen op de agenda van de Transportraad. Er zijn geen wijzigingen in de besprekingen van de wetgevende voorstellen.

De volgende diversenpunten zijn toegevoegd:

- Het Pools voorzitterschap zal in een diversenpunt informatie geven over de Richtlijn tot beëindiging van de omschakeling tussen winter- en zomertijd en tot intrekking van Richtlijn 2000/84/EG.
- Het Pools voorzitterschap zal informatie geven over de Financiering van de vervoersinfrastructuur na 2027.
- Estland, Finland en Litouwen zullen een diversenpunt agenderen met een oproep tot gemeenschappelijke acties als antwoord op het gevaar van storingen en spoofing van wereldwijde satellietnavigatiesystemen (GNSS).

II. Beantwoording vragen

Passagiersrechten & Luchtvaart

VVD-fractie

- 1. De leden van de VVD-fractie lezen dat er een vernieuwing van de minimale urengrens om aanspraak te kunnen maken op compensatie bij vertragingen in de luchtvaart op tafel ligt. De leden vragen zich af of de minister kan toezeggen pas akkoord te gaan bij een aanpassing van de minimale urengrens als de positie van de passagiers hierdoor niet verslechtert. De leden zijn namelijk van mening dat de minimale urengrens ter compensatie van vertragingen in de luchtvaart in het leven is geroepen ter**

bescherming van de consument, en niet ter bescherming van de luchtvaartmaatschappijen. Als de minister niet kan toezeggen pas akkoord te gaan met deze verruiming als de positie van passagiers niet verslechtert, kan de minister dan wel toezeggen dat hij zich gaat inzetten om de positie van passagiers te behouden?

Nederland zet zich in Brussel voortdurend in voor de bescherming van luchtvaartpassagiers. Het recht op compensatie bij vertragingen komt voort uit EU jurisprudentie en is in het leven geroepen als stimulans voor luchtvaartmaatschappijen om vertragingen en annuleringen te beperken. Tegelijkertijd heeft het geleid tot aanzienlijke financiële gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen en meer klachten en juridische procedures. Gelet hierop, is het belangrijk dat er een juiste balans wordt gevonden tussen passagiersbescherming enerzijds en lasten voor luchtvaartmaatschappijen anderzijds. Nederland is echter niet overtuigd van de voordelen van de voorgestelde nieuwe urengrens van vijf en negen uur voor zowel luchtvaartmaatschappijen als passagiers. Zo is nog niet overtuigend bewezen dat deze urengrens daadwerkelijk zal leiden tot minder vertragingen en annuleringen. Nederland heeft daarom de voorkeur gegeven aan het behouden van de huidige urengrens van drie uur. Ook zet Nederland in voor aanpassingen die meer duidelijkheid bieden voor luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers, zoals verheldering over welke situaties moeten worden gezien als buitengewone omstandigheden.

NSC-fractie

- 2. Deze leden zijn eveneens positief over de algehele voorgestelde herziening van de Verordening passagiersrechten in de luchtvaart en de Verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders. Wel vragen zij zich af op basis**

van welke criteria de voorgestelde nieuwe minimum-urengrens van 5 of 9 uur voor compensatie ingeval van vertragingen tot stand is gekomen, en hoe deze grens het belang van de luchtvaartpassagiers balanceert met het belang van luchtvaartmaatschappijen om hun operationele lasten te beperken. Kan de minister dit toelichten?

De voorgestelde nieuwe minimale urengrens van vijf en negen uur zijn afkomstig uit het voorstel van de Europese Commissie (hierna: Commissie) uit 2013. Daarbij wordt gesteld dat deze ruimere termijnen luchtvaartmaatschappijen meer tijd geven om vertragingen op te lossen, bijvoorbeeld door het inzetten van een vervangend toestel. De huidige grens van drie uur blijkt in de praktijk vaak te kort, waardoor luchtvaartmaatschappijen – vanwege de verplichting om bij vertragingen van drie uur of meer compensatie te betalen – eerder geneigd kunnen zijn om een vlucht te annuleren, in plaats van het probleem op te lossen en bijvoorbeeld een vervangend toestel te regelen. Gelet hierop zou beargumenteerd kunnen worden dat de voorgestelde verlenging van de minimale urengrens in het voordeel van passagiers werkt, omdat dit de kans vergroot dat zij alsnog (met vertraging) op hun eindbestemming aankomen, in plaats van met een annulering te worden geconfronteerd. Nederland is echter niet overtuigd van deze redenering. Bij de beslissing om een vlucht al dan niet te annuleren spelen namelijk ook andere factoren een rol, zoals operationele keuzes gelet op vluchtschema's en andere commerciële belangen. Bovendien blijven luchtvaartmaatschappijen ook bij annuleringen verplicht tot het geven van verzorging, het aanbieden van een alternatieve vlucht en het betalen van compensatie.

3. Deze leden lezen ook dat beoogd wordt dat luchtvaartmaatschappijen duidelijke,

geharmoniseerde regels maken over het persoonlijke item dat passagiers mogen meenemen. Worden de geharmoniseerde regels over de afmetingen van het persoonlijke item louter tussen de vliegmaatschappijen afgesproken of zullen deze ook een wettelijke basis krijgen? Zullen ook de afmetingen van handbagage hierbij worden betrokken?

Vooralsnog worden de toegestane afmetingen van een persoonlijk item vastgelegd in de verordening, waarmee deze afmetingen een wettelijke basis krijgen. Ten aanzien van handbagage is het wettelijk borgen van toegestane afmetingen nog onzeker, omdat niet alle lidstaten hier voorstander van zijn. Nederland heeft wel aangegeven voorstander van een dergelijke harmonisatie te zijn. Afgesproken is, gelet op de diversiteit in het beleid van luchtvaartmaatschappijen, om dit bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008, inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap, mee te nemen.

- 4. Ook vragen zij zich af hoe dergelijke regels gehandhaafd kunnen worden. De NSC-leden merken tevens op dat de minister het belang ziet van de ontwikkeling van effectieve buitengerechtelijke geschilbeslechting voor de luchtvaart. Dit kan de rechtspositie van de passagier verbeteren en de druk op de rechtsstaat verminderen. Hoe beoogt de minister de vrijwillige deelname van luchtvaartmaatschappijen aan buitenrechtelijke geschilbeslechting te stimuleren en deze vorm van geschilbeslechting verder te ontwikkelen?**

Momenteel kennen we in Nederland een alternatieve, buitengerechtelijke geschillenbeslechting voor de

luchtvaart met vrijwillige toetreding voor luchtvaartmaatschappijen, waarbij tot nu toe geen luchtvaartmaatschappij vrijwillig is toegetreden. Nederland is hier wel voorstander van, en heeft daarom in Brussel ingezet voor een Europese verplichting voor alternatieve, buitengerechtelijke geschillenbeslechting voor luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers. Hierover wordt nog op ambtelijk niveau in Raadswerkgroepen in Brussel gesproken.

5. De leden van de NSC-fractie constateren dat in het werkprogramma van de huidige commissie-Von der Leyen is besloten om de herziening van de slotverordening niet door te zetten. Deze leden vragen zich af hoe de minister tegen dit besluit aankijkt. Ook vragen zij zich af of de minister bereid is richting de Europese Commissie zijn steun uit te spreken om alsnog met de geplande herziening van de slotverordening door te gaan.

De Commissie heeft het oude voorstel uit 2011 beëindigd. Hiermee is het voornemen om de Europese slotverordening te herzien niet beëindigd. Er is op ambtelijk niveau veelvuldig contact met de Commissie waarin Nederland wijst op het belang van het herzien van de verordening. De Commissie heeft aangegeven dat de herziening van de slotverordening nog altijd op de agenda staat. De Commissie heeft recent een nieuwe *fitness check* gestart waarbij Nederland haar standpunten omtrent de herziening kenbaar zal maken.

6. Voorts willen de leden van de NSC-fractie ten aanzien van algemene Europese luchtvaartwet- en regelgeving benadrukken dat zij belang hechten aan een level playing field tussen Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen. Nu zien deze leden dat niet-Europese luchtvaartmaatschappijen soms

arbeidsvoorwaarden hanteren die in de EU niet acceptabel zijn (bijv. ten aanzien van het aantal uren inzetbaarheid van medewerkers per dag). Kan de minister aangeven hoe hij tegen een level playing field aankijkt tussen Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen? Is de Nederlandse regering bereid zich hier hard voor te maken in Europees verband om dit zo veel mogelijk strak te trekken?

Ja, Nederland streeft zoveel mogelijk naar een level playing field in Europese luchtvaartwet- en regelgeving. Ook in bilaterale- en EU-luchtvaartovereenkomsten worden steeds verdergaande afspraken gemaakt op het gebied van eerlijke mededinging, duurzaamheid en arbeidsomstandigheden. Het is echter niet mogelijk om eenzijdig Europees recht op te leggen aan derde landen. Desalniettemin maakt Nederland zich wel hard om in nationaal en EU-verband zoveel mogelijk eerlijke mededinging te borgen. Wat betreft de passagiersrechtenverordening onderzoekt de Commissie binnen drie jaar na inwerkingtreding of het toepassingsgebied van de passagiersrechtenverordening kan worden aangepast om passagiers beter te beschermen en eerlijke concurrentie te bevorderen. Nederland steunt dit.

Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen

VVD-fractie

- 7. De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet kritisch is op voorstellen die maximaal toegestane aslasten verhogen. Kan de minister aangeven wat concreet de gevolgen zijn voor de Nederlandse verkeersveiligheid wanneer de maximaal toegestane aslast wordt verhoogd? Hoe verhoudt**

dit zich tot de op sommige trajecten toch al verslechterde staat van de infrastructuur? Kent deze verhoging voor andere landen ook gevolgen?

In Nederland is de infrastructuur ontworpen voor een aslast van 11,5 ton. Een verhoging hiervan zal leiden tot extra schade aan wegen en civiele kunstwerken, waarvan veel al het einde van hun technische levensduur hebben bereikt. Dit vergroot de onderhoudsopgave aanzienlijk, zowel financieel als in omvang. Een hogere aslast kan ervoor zorgen dat er meer zware voertuigen op de weg zullen gaan rijden. Dit kan invloed hebben op het soort en de ernst van ongevallen. Zwaardere voertuigen kunnen bij een ongeluk mogelijk meer schade en ernstiger letsel veroorzaken, waardoor het gevaar voor andere weggebruikers groter wordt. Veel lidstaten zijn kritisch over verhoging van de maximale aslast. De zorg zit, net als voor Nederland, in de gevolgen voor de schade aan het wegennet en de hogere kosten voor wegonderhoud.

8. De leden van de VVD-fractie vragen zich daarnaast ook af wat de gevolgen zijn wanneer er geen akkoord wordt bereikt hieromtrent, en wat juist de gevolgen zijn voor de Nederlandse verkeersveiligheid als wel wordt besloten om de aslast te verhogen.

Bij het uitblijven van een akkoord blijft de huidige aslast van 11,5 ton van kracht en zal het dus geen negatieve gevolgen hebben voor Nederlandse infrastructuur. Nederland houdt vast aan de inzet zoals verwoord in het BNC-fiche¹. Een verhoging zou kunnen leiden tot meer zwaardere voertuigen op het wegennet dat mogelijk impact zal hebben op de aard van de

¹ BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: *Kamerstukken II* 2023-2024, 22 112, nr. 3783.

ongevallen. Bovendien zal het de Nederlandse infrastructuur zwaarder belasten, met meer schade en hogere onderhoudskosten tot gevolg.

NSC-fractie

- 9. De leden van de NSC-fractie lezen dat de richtlijn gewichten en afmetingen van zware voertuigen beoogt te komen tot uniformere regelgeving binnen de EU met betrekking tot de toegestane gewichten en afmetingen van vrachtwagens die worden gebruikt voor goederenvervoer. Deze leden zijn positief over dit voorstel en zien verkeersveiligheid net als de minister als basisvoorwaarde voor het toelaten van vrachtwagens met extra lengte en/of gewicht. Zou de voorgestelde harmonisatie van de afmetingen van vrachtwagens met het oog op duurzaamheid voldoende extra lengte toelaten voor zero-emissievrachtwagens?**

Nederland steunt extra voertuiglengte om het gebruik van zero-emissievrachtwagens te stimuleren en zo de transportsector te verduurzamen. Wel pleit Nederland voor een absolute maximumlengte, omdat handhaving op draaicirkels in de praktijk lastig is. Een vaste extra lengte van 90 cm zoals de Commissie eerder voorstelde, is daarentegen eenvoudig te controleren.

- 10. Kan de minister aangeven hoe de Nederlandse Super Eco Combi-proef zich tot dit voorstel verhoudt?**

De gewichten en lengtes van de Lange en Zware Voertuigen (LZV) en Super Eco Combi (SEC) (in Europa ook bekend als EMS1 of EMS2) vallen niet onder deze richtlijn. De richtlijn stelt wel maatregelen

voor waarbij grensoverschrijdend vervoer mogelijk wordt gemaakt voor die voertuigen die door aangrenzende lidstaten op hun eigen grondgebied zijn toegestaan, zonder dat daarvoor bilaterale overeenkomsten nodig zijn. Nederland ondersteunt de voorgestelde maatregelen.

11. Zijn er reeds resultaten bekend van deze proef omtrent de verkeersveiligheid bij het toelaten van extra lange vrachtwagens?

Nederland heeft in 2024 een praktisch onderzoek gedaan naar de ervaringen in Scandinavië en Spanje met de SEC. Uit dit beperkte onderzoek bleek geen verhoogde verkeersonveiligheid. Deze resultaten kunnen echter niet zo vertaald worden naar Nederland waar het wegennetwerk dichter en de verkeersintensiteit veel hoger zijn. Nederland heeft daarom een eigen onderzoek opgezet waaruit moet blijken wat het effect van de SEC op de verkeersveiligheid is. De resultaten worden begin 2026 verwacht.

Richtlijn Wederzijdse erkenning rijontzeggingen

VVD-fractie

12. De leden van de VVD-fractie lezen in het verslag van de EU-transportraad d.d. 5 december 2024 dat Nederland heeft gepleit voor flexibiliteit voor lidstaten, zoals uitzonderingen om een rijontzegging die in de ene lidstaat is opgelegd niet over te nemen in de andere lidstaat. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat als ernstige overtredingen zijn begaan waardoor een rijontzegging is opgelegd, hier niet van zou moeten worden afgeweken. Kan de minister toelichten wat de achtergrond is van deze

inbreng? Hoe is op deze inbreng van Nederland gereageerd? Is hier vervolg aan gegeven in de tekst van de richtlijn? Zo ja, op welke wijze?

De inzet van Nederland tijdens de EU-transportraad van 5 december 2024 was erop gericht te waarborgen dat de overname van een rijontzegging niet automatisch en zonder meer plaatsvindt, maar zorgvuldig gebeurt binnen het kader van proportionaliteit en fundamentele rechten.

Er zijn in de richtlijn een aantal gronden geformuleerd waarop een lidstaat kan besluiten een rijontzegging niet over te nemen. Zo dient bijvoorbeeld te worden afgezien van overname wanneer de ontvangen informatie vanuit het land van overtreding onvolledig of onjuist is. Daarnaast kunnen lidstaten, op basis van hun eigen nationale wetgeving, kiezen om uitzonderingen toe te passen, bijvoorbeeld als de overtreding waarvoor de rijontzegging is opgelegd in de lidstaat van uitgifte niet tot een rijontzegging zou leiden, of als het alleen gaat om snelheidsovertredingen waarbij de limiet met minder dan 50 km/u is overschreden. Ook kunnen uitzonderingen worden gemaakt als er immuniteit geldt of fundamentele rechten in het geding zijn.

Kortom, de Nederlandse inbreng is serieus genomen en heeft bijgedragen aan de uitwerking van een richtlijn die lidstaten de mogelijkheid biedt om op basis van bepaalde uitzonderingsgronden een rijontzegging niet over te nemen. Uitzonderingsgronden waren reeds opgenomen in het oorspronkelijke voorstel van de Europese Commissie en werden tijdens de besprekingen door meerdere lidstaten, waaronder Nederland, ondersteund en verder aangescherpt in de definitieve tekst van de richtlijn. Hiermee wordt

gezorgd voor een evenwichtige balans tussen het handhaven op ernstige verkeersovertredingen en het waarborgen van proportionaliteit, het respecteren van nationale rechtsorde en fundamentele rechten zoals het recht op een eerlijk proces en rechtsgelijkheid.

Spoor

NSC-fractie

13. De leden van de NSC-fractie constateren tot slot dat Nederland samen met Oostenrijk een diversienpunt voorbereidt over het vijfde voortgangsrapport van het platform IRP over internationaal personenvervoer per spoor. Welke belemmeringen ziet de staatssecretaris nog voor het internationale spoorvervoer binnen Europa, bijvoorbeeld voor de nieuwe Europese nachttrein van Amsterdam naar Barcelona?

In de kabinetsreactie op de initiatiefnota 'Alle seinen op groen' is ingegaan op de belemmeringen die het ministerie ziet.² Het kabinet vindt het belangrijk dat uitdagingen rond internationaal treinverkeer binnen de Europese Unie worden opgepakt. Daarom is Nederland, samen met Oostenrijk, voorzitter van het Platform on International Rail Transport (IRP). Een belangrijke constatering van het IRP is het gebrek aan internationale afstemming ten aanzien van capaciteitsverdeling. Dit volgt onder andere uit de 10 pilotprojecten (waaronder pilot voor de nachttrein Amsterdam – Barcelona) die de Commissie heeft ondersteund, gericht op het opzetten van nieuwe internationale treindiensten. Daarnaast zal het

² Zie kamerbrief: Kabinetsreactie op de initiatiefnota van het lid Koekkoek over 'Alle Seinen op Groen'; *Kamerstukken II* 2024-2025, 36 563, nr. 2.

voortgangsrapport ingaan op de barrières voor het verkrijgen en financieren van nieuw treinmaterieel.

Een andere belangrijke uitdaging is het mogelijk maken van nieuwe internationale verbindingen in de context van open toegang. Recent is de Tweede Kamer geïnformeerd over hoe hiermee wordt omgegaan.³ Ten slotte wordt het inspelen op de behoefte van de internationale treinreiziger als een belangrijk aandachtspunt gezien. Het gaat dan zowel om het verbeteren van de mogelijkheden een integraal ticket te kopen als om passagiersrechten en bepaalde kwaliteitseisen aan het vervoer. Conform toezegging⁴, tijdens het Commissiedebat Spoor op 15 januari 2025, wordt de Kamer binnenkort geïnformeerd over hoe het kabinet uitwerking geeft aan deze uitdagingen, ook als uitwerking van het regeerprogramma.

Specifiek vanuit het Nederlands perspectief geldt dat nog ongebruikte capaciteit beschikbaar is voor internationale treinen, maar dat juist in de aansluiting op capaciteit over de grens verbeteringen mogelijk zijn. De besluitvorming over de verordening capaciteitsmanagement is daarbij relevant. Voor de nachttrein Amsterdam naar Barcelona geldt dat Prorail en IenW betrokken blijven bij deze pilot, in het bijzonder ten aanzien van de internationale samenwerking rondom de capaciteitsverdeling.

Na de Transportraad wordt de Kamer via het verslag geïnformeerd over de vijfde Voortgangsrapportage van het IRP.

³ Zie kamerbrief: Borging van publieke belangen bij open toegang in het spoorvervoer; *Kamerstukken II* 2024-2025, 29 984, nr. 1243.

⁴ *Kamerstukken II* 2024-2025, 29 984, nr. 1229.

14. Is de staatssecretaris het eens met deze leden dat international rail ticketing het internationale personenvervoer per spoor sterk zou vereenvoudigen en daarmee internationaal spoorvervoer zou stimuleren ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten? Is de staatssecretaris bereid zich actief in te zetten om dit te bevorderen in Europa?

Het belang van integrale ticketing wordt zeker onderstreept door het kabinet. De Kamer is eerder geïnformeerd over inspanningen om tot integrale ticketing te komen in het kader van *Multi-modal Mobility Services (MDMS)*⁵, de voortgang van de implementatie van de *Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) Ticketing Road Map*⁶ en de *Mobility as a Service (MaaS)*-pilot Limburg⁷. Dit zijn belangrijke stappen om te zorgen dat een internationale treinreiziger sneller en makkelijker een integraal ticket kan boeken.

In gesprekken met de Commissie vraagt IenW consistent aandacht voor het onderwerp internationale rail ticketing. Binnenkort wordt Europese besluitvorming verwacht in het kader van het *Railway Interoperability and Safety Committee* over de (telematica) standaarden voor uitwisseling van data ten behoeve van rail ticketing en informatie. Daarnaast werkt de Commissie momenteel aan de voorstellen MDMS en *Single Digital Booking and Ticketing regulation*. Deze worden eind 2025 verwacht. Nederland zal actief bijdragen aan de voorbereidingsfase van deze voorstellen.

⁵ *Kamerstukken II 2022–2023*, 29 984, nr. 1124.

⁶ *Kamerstukken II 2022–2023*, 29 984, nr. 1075.

⁷ *Kamerstukken II 2024–2025*, 36 563, nr. 4.

D66-fractie

- 15. De leden van de D66-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat het vijfde voortgangsrapport internationaal personenvervoer gepresenteerd zal worden. De leden benadrukken dat internationale harmonisatie van spoorvervoer van groot belang is, zeker in het onrustige geopolitieke klimaat waarin we ons bevinden. De leden vragen de staatssecretaris daarom uit te zoeken welke knelpunten op Europees niveau deze harmonisatie belemmeren.**

In het vijfde voortgangsrapport van het platform IRP zullen de ontwikkelingen en de belemmeringen van het internationale personenvervoer aan de orde komen. Van de Commissie wordt verwacht dat er medio 2025 een plan wordt gepresenteerd over hogesnelheidsvervoer per spoor, waarin ook belemmeringen voor internationaal spoorvervoer kunnen worden geadresseerd.

CO2-LDV

D66-fractie

- 16. Daarnaast vragen de leden de staatssecretaris het voorstel tot verordening voor het aanpassen van de CO2-LDV te agenderen, waar mogelijk informeel. De leden van de D66-fractie zijn kritisch op dit voorstel en benadrukken bij uitstek het belang van de te halen CO2-reducties op Europees niveau. De leden waarderen dat er opgekomen wordt voor de belangen van producenten, maar vragen de staatssecretaris om bij zijn inzet belang te hechten aan de CO2-reductiedoelen voor 2035. Daarnaast vragen de leden zich af hoe dit voorstel de haalbaarheid van**

de CO₂-reductiedoelstellingen voor 2035 zal beïnvloeden.

De Raad heeft een akkoord bereikt om autofabrikanten tussen 2025 en 2027 een overschrijding van de CO₂-normen in bijvoorbeeld 2025 te laten compenseren in de daaropvolgende jaren. De CO₂-normen worden daardoor later gehaald, maar blijven wel gemiddeld gelijk. Het CO₂-reductiedoel voor 2035 blijft ongewijzigd. Het voorstel zal als I-punt bekrachtigd worden op de Raad Algemene Zaken van 27 mei. Het Europees Parlement steunt de aanpassing en zal het akkoord ondertekenen op 18 juni aanstaande. Vervolgens zal de aanpassing gepubliceerd worden in het Publicatieblad van de Europese Unie en in werking treden op de twintigste dag na publicatie.

In lijn met de kamerbrief “kabinetsinzet aanpassing CO₂-normen voor personen-en bestelauto's”⁸ van 25 april jl. heeft Nederland in de Raadsonderhandelingen voor de aanpassing gestemd. Het kabinet ziet een groot gevoel van urgentie bij auto-producerende lidstaten en vindt het belangrijk dat dit voorstel zonder verdere aanpassingen afgehandeld wordt.

⁸ *Kamerstukken II* 2024-2025, 31 305, nr. 496.