

Vergaderjaar 2025–2026

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4271

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.

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

Fiche – Verordening CO₂-emissienormen en voertuiglabel voor personen- en bestelauto's (Kamerstuk 22 112, nr. 4273).

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: Verduurzamen zakelijke voertuigen

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on clean corporate vehicles
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
16 december 2025
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2025) 994
- d) *EUR-Lex*
EUR-Lex – 52025PC0994 – EN – EUR-Lex
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
SWD(2025) 1060
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad voor Transport, Telecommunicatie en Energie (Transportraad)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU).
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) *Inhoud voorstel*

Op 16 december 2025 heeft de Europese Commissie (hierna: de Commissie) een *Automobiel Pakket* gepresenteerd. Het pakket bevat vier wetgevingsvoorstellen en een mededeling, waarmee de Commissie beoogt om de innovatiekracht en groeimogelijkheden van EU-bedrijven in de automobielsector te versterken en hun administratieve lasten te verlagen. Voor de wetgevingsvoorstellen worden aparte BNC-fiches opgesteld, waarbij de *Automobiel Omnibus* gebundeld twee wetgevingsvoorstellen behandelt.

Het voorstel voor een Verordening voor het verduurzamen van bedrijfswagenparken (*Clean Corporate Vehicles*) is één van deze wetgevingsvoorstellen en heeft drie specifieke doelen. Ten eerste de vraag naar emissievrije voertuigen (hierna: *zero-emissions*-voertuigen of ZEVs) en emissiearme (hierna: *low-emissions*-voertuigen of LEVs) voertuigen in het zakelijke segment stimuleren. Ten tweede vermindering van de uitgaven van gebruikers aan fossiele brandstoffen in het wegvervoer. Ten derde de beschikbaarheid van ZEVs en LEVs op de tweedehandsmarkt versnellen. Het is een concrete opvolging op de *Clean Industrial Deal* en het *Industrial Action Plan for the European automotive sector*.

De Commissie stelt voor om verplichtingen in te voeren voor iedere lidstaat om vanaf 2030 een bepaald aandeel aan ZEVs en LEVs te bereiken in de nieuwe registraties van personen- en bestelauto's van grote bedrijven. Het Commissievoorstel geeft lidstaten de vrijheid zelf te bepalen hoe zij de maatregelen vormgeven om het gebruik van emissievrije en emissiearme bedrijfsvoertuigen te stimuleren. De verordening beperkt zich tot doelstellingen voor grote ondernemingen, dus bedrijfs-

voertuigen van midden- en kleinbedrijven (hierna: MKB)¹ zijn uitgezonderd.

Per voertuigtype en lidstaat worden twee type doelstellingen gesteld. Ten eerste een gecombineerd minimumpercentage voor ZEVs en LEVs. Ten tweede een minimumpercentage voor enkel ZEVs. De doelstellingen voor gelden voor zakelijke personen- en bestelauto's (alle M- en N-categorieën). Zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens en bussen) zijn niet opgenomen in het voorstel. Hiermee probeert de Commissie rekening te houden met de verschillende niveaus van technologie- en marktontwikkeling van personen- en bestelvoertuigen, de verschillende doelstellingen voor personen- en bestelvoertuigen in de CO₂-emissienormen, en de specifieke situatie en kenmerken van verschillende lidstaten, bijvoorbeeld met betrekking tot het bestaande wagenpark, de beschikbare laadinfrastructuur en de financieel-economische positie. Voor Nederland bedraagt het gecombineerde minimumpercentage voor personenauto's 90% in 2030 en 95% in 2035. Voor ZEVs geldt een minimumpercentage van 58% in 2030 en 95% in 2035. Het gecombineerde minimumpercentage voor bestelauto's in Nederland bedraagt 52% in 2030 en 95% in 2035. Voor ZEVs geldt een minimumpercentage van 47% in 2030 en 95% in 2035.

Het Commissievoorstel bevat verder de verplichting dat lidstaten vanaf 1 januari 2028 alleen nog aan ZEVs en LEVs financiële steun mogen geven voor de aanschaf, het leasen, het huren, of exploiteren van zakelijke personenauto's en bestelauto's. Daarbij mogen lidstaten ook alleen financiële steun geven aan voertuigen die «*Made in the EU*» zijn. De nog te publiceren *Industrial Accelerator Act* moet duidelijkheid verschaffen over de definitie van wat geldt als «*Made in the EU*.»

b) Impact assessment Commissie

Het impact assessment van de Commissie analyseert verschillende beleidsopties, waarbij bekeken is hoe die opties bijdragen aan de doelstellingen van de verordening. Er zijn twee hoofdgroepen van beleidsopties ontworpen (PO1 en PO2), die elk drie verschillende ambitieniveaus voor ZE- en LE-personenauto's, -bestelwagens en -vrachtwagens omvatten. Deze ambitieniveaus zijn gerangschikt op A tot C, waarbij A het laagste en C het hoogste ambitieniveau is. De eerste groep opties (PO1) stelt doelen vast per lidstaat voor de ingroei van LEV en ZEV personen- en bestelauto's. De tweede groep opties (PO2) volgt dezelfde aanpak als PO1, maar stelt aanvullend ZE-minimumpercentages voor vrachtwagens in de vervoersactiviteiten van individuele grote bedrijven. In het uiteindelijke voorstel is gekozen voor beleidsoptie PO1, omdat PO2 tot hogere nalevingskosten voor transportbedrijven zou leiden.

De exacte impact van het Commissievoorstel is niet vast te stellen, omdat het uiteindelijke Commissievoorstel onder het laagste ambitieniveau van het impact assessment ligt. Om alsnog een inschatting te krijgen van de verwachte impact van dit Commissievoorstel worden de verwachte kosten en baten van beleidsoptie PO1A alsnog weergegeven, met de kanttekening dat het daadwerkelijke effect van het uiteindelijke Commissievoorstel lager ligt.

¹ De afkorting MKB staat voor midden- en kleinbedrijf. Het MKB bestaat in deze verordening uit ondernemingen met minimaal 1 en maximaal 250 medewerkers, maximaal € 40 miljoen omzet of € 20 miljoen aan balanstotaal in een jaar. De definitie voor grote ondernemingen komt overeen met art. 3(4) van Richtlijn 2013/34/EU.

Volgens het impact assessment van de Commissie leidt beleidsoptie P01A tot kostenbesparingen voor overheden, burgers en bedrijven. Het netto-voordeel bedraagt 6,5 miljard euro, uitgedrukt als contante waarde over de periode 2029–2050 ten opzichte van het basisscenario. Het opnemen van EU-inhoudscriteria zou de totale kosten kunnen verhogen, waardoor de kostenbesparing daalt, maar zou alsnog een netto-voordeel opleveren in de orde van 3,4 tot 4,7 miljard euro. Over het geheel genomen zullen de EU-inhoudseisen naar verwachting bijdragen tot de totstandkoming van een stabiele leidende markt voor Europese staal- en aluminiumproducenten, batterijfabrikanten en fabrikanten van onderdelen voor elektrische voertuigen, waardoor hun concurrentievermogen wordt versterkt en nieuwe investeringen in de productiecapaciteit van de EU in die sectoren worden aangetrokken. Naast het verwachte kostenvoordeel leidt beleidsoptie P01A naar verwachting tot een cumulatieve CO₂-emissiereductie van 10 Mton in de periode 2029–2050, evenals lagere NO_x- en PM_{2,5}-uitstoot en minder geluidsoverlast, wat overeenkomt met een externe kostenbesparing van 1,9 miljard euro.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Het verduurzamen van bedrijfswagenparken is een essentieel onderdeel van het Nederlandse beleid om mobiliteit te verduurzamen. In het Klimaatakkoord² is afgesproken zakelijke rijders van emissievrije voertuigen te stimuleren via fiscale voordelen in de bijtelling,³ motorrijtuigenbelasting (MRB)⁴ en belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM).⁵ Vanaf 1 januari 2027 krijgen werkgevers daarnaast te maken met een nieuwe belastingmaatregel: de pseudo-eindheffing van 12% over de cataloguswaarde van fossiele personenauto's. De pseudo-eindheffing moet bedrijven stimuleren sneller over te stappen op elektrische voertuigen.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet is in algemene zin positief over het voorstel. Nederland heeft de Commissie de afgelopen jaren meermaals opgeroepen met een wetgevend voorstel te komen om de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen te versnellen. Het kabinet is van mening dat een EU wetgevend voorstel belangrijk is om drie redenen.⁶ Ten eerste om de ingroei van emissievrije voertuigen te versnellen. Ten tweede om het aanbod van tweedehands elektrische voertuigen te vergroten. Ten derde om de CO₂-emissies van het wegvervoer in de Europese Unie (EU) te verminderen. Een Europese maatregel heeft daarbij de voorkeur omdat deze zorgt voor een gelijk speelveld, de juiste prikkels en een ondergrens in alle EU-lidstaten.

Het kabinet vindt dat het voorstel op het juiste moment komt. Het is een tastbaar vervolg op het Actieplan voor de Europese auto-industrie.⁷ Het wetgevend voorstel vormt een aanvulling op bestaand beleid dat zich

² Kamerstukken II 2018–19, 32 813, nr. 342.

³ Volgens het belastingplan 2026 betalen elektrische auto's die in 2026 geregistreerd zijn 18% bijtelling over een aanschafwaarde van € 30.000 en 22% over het bedrag daarboven. Voor elektrische auto's die in 2027 geregistreerd zijn, betaalt de eigenaar 20% over een aanschafwaarde van € 30.000, en 22% over het bedrag daarboven. Deze korting geldt 60 maanden (5 jaar) vanaf de 1^e dag van de maand die volgt op de maand van eerste toelating.

⁴ Het kabinet geeft emissievrije personenauto's tot en met 2029 een korting op de MRB.

⁵ Vanaf januari 2025 betalen ondernemers BPM op fossiele bestelauto's.

⁶ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4178.

⁷ Kamerstukken II 2024–25, 22 112, nr. 4055

richt op de aanbodzijde (zoals de EU CO₂-emissienormen voor personen-, bestel-, vrachtauto's en bussen) en zorgt voor een toegenomen vraag naar emissievrije voertuigen. Dit geeft voertuigproducenten het vertrouwen dat er nu en in de toekomst Europese vraag is naar emissievrije voertuigen. Hiermee worden de voertuigproducenten versterkt in hun mondiale concurrentievermogen en in het behalen van de EU CO₂-emissienormen voor de nieuwverkoop van lichte en zware voertuigen.

Het kabinet is tevreden met de gekozen beleids optie, waarin doelstellingen worden gesteld aan lidstaten om een aandeel emissievrije voertuigen te realiseren in de aanschaf van nieuwe voertuigen door bedrijven. Het kabinet is tevreden dat de verordening is ingericht om het Nederlandse MKB te ontzien. Tegelijkertijd vindt het kabinet het gekozen ambitieniveau te laag en zal het kabinet de Commissie vragen de keuze nader toe te lichten. Voor Nederland zijn de voorgestelde doelstellingen uit deze verordening immers naar verwachting ruimschoots haalbaar en ligt het doel zelfs ver onder het verwachte aandeel van zero-emissie zakelijke personen- en bestelauto's in de nieuwverkoop in 2030. Voor Nederland zou de hoogste doelstelling gelden. Dit is te verklaren door de koploperpositie van Nederland en genoemde lidstaten in de EU met betrekking tot de verduurzaming van het wagenpark en de financieel-economische positie.

Het kabinet is ook kritisch over de manier waarop de doelstellingen zijn vastgesteld voor lidstaten. Doordat de Commissie kiest voor een ambitieniveau buiten de scope van het impact assessment, is niet transparant hoe de keuze voor de verdeling van de doelstellingen over lidstaten is gemaakt. Het voorstel geeft de indruk dat de Commissie sommige lidstaten bevoordeelt of benadeelt, onafhankelijk van het gebruikte analysekader van het impact assessment.

Daarbij is het kabinet kritisch op het weglaten van nationale doelstellingen voor ZE-vrachtwagens en zal het zich inzetten voor het verhogen van het ambitieniveau ZE-personenauto's en ZE-bestelauto's en het opnemen van een ZE-minimumaandeel voor zware bedrijfsvoertuigen in de verordening. Terwijl het kabinet erkent dat directe doelstellingen op bedrijfsniveau (beleids optie PO2) extra lastendruk oplevert, had de Commissie ervoor kunnen kiezen bindende nationale doelstellingen voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen (vrachtauto's en bussen) op te nemen onder beleids optie PO1. Dit is een gemiste kans om een gelijk speelveld te creëren voor de ingroei van zware emissievrije bedrijfswagens in Europa met een duidelijk signaal aan fabrikanten dat de EU-wijde vraag zich de komende jaren zal ontwikkelen, in lijn met de geldende doelstellingen in de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfswagens. De hoogte van de (Europees gemiddelde) doelstelling mag voor personenauto's hoger liggen dan de CO₂-normen, omdat zakelijke personenauto's meer fiscaal voordeel genieten dan particuliere personenauto's.

Het kabinet is kritisch op het definiëren van gecombineerde doelstellingen voor ZEVs en LEVs, een doelstelling voor ZEVs was voldoende geweest. Emissiearme (LE) voertuigen (m.n. plug in-hybride elektrische voertuigen) blijken in de praktijk veel (minimaal 3–4x) meer uit te stoten dan de emissiewaarde waarmee deze voertuigen zijn gekeurd (*Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)*-waarde).⁸ Een nationale doelstelling voor de afname van LE-voertuigen komt voertuigfabrikanten tegemoet, maar levert in de praktijk weinig CO₂-emissiereductie op. De Commissie heeft weliswaar nieuwe wetgeving vastgesteld om het gat

⁸ Zie onder meer onderzoek van TNO en van de Europese Commissie op basis van data van de EEA.

tussen praktijk- en normemissie van plug-ins te verlagen, maar ook met het inwerking treden van deze wetgeving blijven plug-ins in de praktijk meer dan twee keer zoveel uitstoten dan de WLTP-waarde. Het kabinet zal zich inzetten voor het verwijderen van de gecombineerde doelstelling voor ZE- en LE-voertuigen.

Het kabinet zal kritisch kijken naar de in het impact assessment voorziene meerkosten van het Commissievoorstel. Het kabinet zal zich er tijdens de onderhandelingen voor inzetten om het voorstel zo te wijzigingen dat de meerkosten voor burgers en het MKB worden vermeden. Het kabinet zal de Commissie in eerste instantie vragen welke keuzes van de Commissie over onderdelen van het voorstel aan de hand van het impact assessment kunnen leiden tot kostenstijging. Op dit moment lijkt het er immers op dat Nederland de gestelde eisen al haalt.

Het kabinet zal de Commissie vragen stellen over de reikwijdte van het voorstel dat lidstaten vanaf 2028 alleen nog financiële steun mogen geven voor het aanschaffen, leasen, huren of exploiteren van zakelijke personen- en bestelauto's, die LEV of ZEV en in de EU geproduceerd zijn. Het is onduidelijk of «financiële steun» alleen ziet op directe subsidies aan de uitgavenkant van de begroting, of ook op belastingenkortingen in bijvoorbeeld de bijtelling.

Het kabinet is daarnaast geen voorstander van het «Made in the EU»-criterium bij het verstrekken van financiële steun. Hoewel het kabinet de overwegingen ten aanzien van de Europese concurrentiepositie begrijpt, kan dit leiden tot complexiteit in de uitvoering en draagt het onvoldoende bij aan aanvullende CO₂-reductie.

Het voorstel biedt geen duidelijkheid over hoe om te gaan met grote ondernemingen die hun bedrijfsvloot leasen. Het is daarbij onduidelijk of de verplichting voor ZE-/LE-voertuigen bij de onderneming of juist bij de leasemaatschappij valt. Om te voorkomen dat er tijdens de uitvoering ongewenste lacunes ontstaan, zal het kabinet tijdens de onderhandelingen het belang van een duidelijke afbakening van de reikwijdte van de verordening onderstrepen. Aangezien lidstaten in het voorstel verantwoordelijk worden voor het waarborgen dat grote ondernemingen de gestelde targets halen, is het belangrijk om duidelijkheid te hebben over welke voertuigen binnen de reikwijdte van het voorstel vallen.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Tijdens de Transportraad van 4 december 2025 hebben een aantal lidstaten, waaronder Nederland, de Commissie opgeroepen snel met wetgeving te komen voor het verduurzamen van bedrijfsvoertuigen. Andere lidstaten spraken zich juist uit tegen een dergelijk voorstel.⁹ Bij een eerste bespreking op Raadswerkgroep-niveau op 14 januari reageerde veel lidstaten voorzichtig tot kritisch. Lidstaten steunden verduurzaming van het wegvervoer, maar uitten zorgen over verplichtingen, kosten, laadinfrastructuur, administratieve lasten en verschillen tussen lidstaten.

De positie van het Europees Parlement is vooralsnog onbekend. Bij de presentatie van het Automobiel Pakket op 16 december ging de aandacht primair uit naar de herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's.

⁹ Kamerstukken II 2025–26, 21 501-33, nr. 1186.

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 artikel 192, eerste lid, van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU). Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslag. Overeenkomstig de artikelen 191(1) en 192(1) van het VWEU heeft de EU de bevoegdheid activiteiten vast te stellen die de Unie moet ondernemen om de kwaliteit van het milieu te bewaren, beschermen en verbeteren. Ook heeft de EU de bevoegdheid om activiteiten vast te stellen die de Unie op internationaal vlak moet ondernemen om het hoofd te bieden aan wereldwijde milieuproblemen, in het bijzonder bestrijding van klimaatverandering. Op het terrein van milieu heeft de EU een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid (artikel 4, lid 2, sub 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 Commissie. Dit houdt in dat het kabinet op de gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen of wanneer 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. Nationale maatregelen kunnen de groei van ZE- en LE-voertuigen op centraal, regionaal of lokaal niveau onvoldoende verwezenlijken, zonder dat dit leidt tot weglekeffecten naar andere landen en/of fragmentatie van de interne markt. Daarom is een EU-aanpak nodig.

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. De verordening heeft tot doel de groei van ZEVs in de EU te versnellen door lidstaten te verplichten nationale doelstellingen te realiseren voor de groei van ZEVs in bedrijfswagenparken. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat bedrijfswagenparken verantwoordelijk zijn voor een onevenredig groot aandeel van het brandstofverbruik en de uitstoot. Door de hoge omloopsnelheid van zakelijke voertuigen kunnen bedrijfswagenparken sneller bijdragen aan de decarbonisatie van de wegvervoerssector dan particuliere voertuigen. Een versnelling van de groei van ZEVs in dit belangrijke segment draagt hierdoor buitenproportioneel bij aan het halen van de milieu- en klimaatdoelstellingen. Het voorgestelde optreden gaat daarin niet verder dan noodzakelijk. Het Commissievoorstel houdt rekening met de verschillende niveaus van marktontwikkeling van personen- en bestelvoertuigen in verschillende lidstaten door verschillende doelstellingen te stellen per voertuigtype en per lidstaat. Daarnaast mogen

lidstaten zelf bepalen welke maatregelen zij nemen om de doelstellingen te realiseren. Ook heeft het Commissievoorstel alleen betrekking op bedrijfsvoertuigen van grote ondernemingen; het MKB wordt uitgezonderd. De kanttekening rond proportionaliteit zit echter in de artikel over financiële steun. De verplichting om alleen nog financiële steun te mogen geven aan ZEVs en LEVs die in de EU geproduceerd zijn gaat mogelijk verder dan noodzakelijk om het doel van de verordening – de ingroei van emissievrije voertuigen in het bedrijfswagenpark van grote ondernemingen – te verwezenlijken. De verplichting kan, zoals dit fiche benoemd, gevolgen hebben voor de uitvoering van verschillende fiscale en financiële regelingen die ondersteunend zijn voor de transitie naar emissievrij wegvervoer. De precieze gevolgen zijn nog niet te inventariseren.

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

a) Consequenties EU-begroting

Het initiatief is van regelgevende aard en omvat geen specifieke operationele uitgaven op EU-niveau. Het is verenigbaar met het huidige MFK.

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

Hoewel het initiatief doelstellingen voor lidstaten introduceert in de vorm van het aandeel nieuwe ZE-voertuigen voor grote bedrijven wordt de extra administratieve last voor overheidsinstanties redelijk beperkt. Het voorstel bouwt voort op bestaande voertuigdatabestanden en modaliteiten die de lidstaten al gebruiken voor voertuigregistratie en statistieken, waaronder bedrijfs- en fiscale statistieken. Hoewel alle lidstaten al over de nodige systemen beschikken om nieuwe registraties van bedrijfsvoertuigen te identificeren, verwacht de Commissie eenmalige administratieve kosten voor lidstaten (230 duizend euro op EU-niveau, uitgedrukt als contante waarde over 2029–2050 ten opzichte van het basisscenario) voor het onderscheiden van voertuigen die zijn geregistreerd door grote en MKB-bedrijven. In Nederland zou dit een aanpassing van de gegevensuitwisseling tussen de Dienst Wegverkeer (RDW, beheerder kentekenregister) en Kamer van Koophandel (beheerder handelsregister) betekenen, inclusief een uitbreiding van het kentekenregister om deze data te kunnen verwerken. De Europese Commissie schat in dat nationale overheden belastinginkomsten zullen mislopen als gevolg van de extra ingroei van elektrische auto's. Voor Nederland geldt dit niet, omdat dankzij nationaal beleid het aantal elektrische auto's in het basispad al hoger ligt dan de Europese doelstelling. (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

Op geaggregeerd niveau levert het Commissievoorstel een financieel voordeel voor bedrijven. Het netto-voordeel bedraagt 16,4 miljard euro in PO1A (uitgedrukt als contante waarde over 2029–2050 ten opzichte van het basisscenario). Echter, zijn de voordelen en de kosten onevenredig verdeeld tussen het MKB en grote bedrijven. Het voorstel resulteert in een netto-voordeel voor grote bedrijven van 32 miljard euro en in netto-kosten voor het MKB van 15,6 miljard euro. Dit volgt uit het feit dat ZEV personen- en bestelauto's in de meeste gevallen voordeliger zijn als

benzine en dieselloortuigen¹⁰. Grote bedrijven hebben beter toegang tot kapitaal om de initiële investeringskosten op te vangen en te profiteren van lagere operationele kosten van ZEVs. Bedrijven die al geïnvesteerd hebben in ZEVs, evenals bedrijven die op eigen depot tegen lagere tarieven kunnen laden (bijv. met elektriciteit uit eigen fotovoltaïsche of andere vormen van elektriciteitsopwekking), profiteren hierdoor van een concurrentievoorsprong. Het MKB wordt niet rechtstreeks beïnvloed, maar profiteert indirect van besparingen op brandstof- en exploitatiekosten en lagere belastinguitgaven, in hun geval als gevolg van de toegenomen beschikbaarheid van tweedehands ZEVs.

Maar door de toenemende vraag naar ZE-voertuigen door grote bedrijven leidt het voorstel ook tot een verlaagde beschikbaarheid van nieuwe ZEVs voor het MKB. Op korte tot middellange termijn kan dit leiden tot lagere kapitaalkosten en hogere brandstof- en andere exploitatiekosten.

Het voorstel resulteert in netto-kosten voor burgers van 7 miljard euro in PO1A (uitgedrukt als contante waarde over 2029–2050 ten opzichte van het basisscenario). Enerzijds profiteren burgers indirect van de toenemende beschikbaarheid van tweedehands ZEV-personenauto's, en hieraan gerelateerde besparingen op brandstofkosten en operationele kosten, in de orde van 2,8 miljard euro in PO1A. Anderzijds wordt verwacht de Commissie dat burgers op de korte termijn de voorkeur geven aan nieuwe benzine en dieselauto's ten opzichte van ZEVs. Dit resulteert in lagere kapitaalkosten en hogere brandstofkosten en brandstofaccijnzen ten opzichte van de uitgangssituatie, in de orde van 9,8 miljard euro in PO1A. Deze gevolgen zullen waarschijnlijk meer voelbaar zijn voor burgers uit hogere inkomensgroepen, aangezien zij doorgaans een groter aandeel nieuwe auto's hebben.

Ook hier geldt: het Commissievoorstel ligt onder het laagste ambitieniveau van het impact assessment (PO1A). De netto-kosten zijn lager voor burgers en hoger voor het MKB bij hogere ambitie. De netto-voordelen zijn hoger voor grote bedrijven bij hogere ambitie.

Het kabinet vindt de regeldruk proportioneel. Het voorstel is zo lastenluw mogelijk vormgegeven doordat het MKB wordt ontzien (99% van alle Nederlandse bedrijven).

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De impact van het Commissievoorstel voor het vergroenen van bedrijfs-wagenparken op het concurrentievermogen wordt voornamelijk uitgedrukt door lagere brandstofkosten en lagere operationele kosten voor bedrijven zoals omschreven in hoofdstuk 5c. Daarnaast leidt het voorstel naar verwachting tot hogere investeringen in elektromobiliteit (productiefaciliteiten, innovatie en toeleveringsketens), waardoor de concurrentiekracht van de Europese automobiel sector versterkt wordt.

Het opnemen van EU-inhoudscriteria («*made in the EU*») zou het netto-voordeel voor bedrijven kunnen verlagen, maar zou alsnog een netto-voordeel opleveren in de orde van 3,4 tot 4,7 miljard euro. Over het geheel genomen zullen de EU-inhoudseisen naar verwachting bijdragen tot de totstandkoming van een stabiele leidende markt voor Europese staal- en aluminiumproducenten, batterijfabrikanten en fabrikanten van onderdelen voor elektrische voertuigen, waardoor hun concurrentievermogen wordt versterkt en nieuwe investeringen in de productiecapaciteit van de EU in die sectoren worden aangetrokken. Tegelijkertijd bestaat het

¹⁰ ZEVs hebben hogere aanschafkosten maar lagere operationele kosten. De totale gebruikskosten, gerekend over de leeftijd van het voertuig, zijn hierdoor lager.

risico dat de voorgestelde EU-voorkersmaatregelen voor financiële steun aan enkel 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 heeft geen consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid. Het voorstel heeft geen gevolgen voor de lex silencio positivo.

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

Het voorstel bevat een bevoegdheid voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen in artikel 4. Dit betreft de bevoegdheid om een methodologie op te stellen om te bepalen wat beschouwd kan worden als een personen- of bestelauto die geldt als «made in the EU». Het toekennen van deze bevoegdheid is mogelijk, omdat het geen essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. Toekenning van deze bevoegdheid acht het kabinet wenselijk omdat het noodzakelijk is om duidelijkheid te hebben over wat geldt als «made in the EU» en om te zorgen dat de verordening in lijn is en blijft met de nog te publiceren *Industrial Accelerator Act*. Delegatie i.p.v. uitvoering ligt hier voor de hand omdat het een aanvulling van de wetgevingshandeling betreft. Het kabinet acht deze bevoegdheid voldoende afgebakend.

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

Datum van inwerkingtreding is 20 dagen na publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie. De verordening wordt van toepassing op 1 juli van het jaar volgend op de inwerkingtreding van de verordening. Uiterlijk op 28 februari 2028, en daarna om de twee jaar, dient elke lidstaat bij de Commissie een nationaal plan in met een beschrijving van de maatregelen die hij heeft genomen en de maatregelen die hij van plan is te nemen om de nationale doelstellingen te halen die zijn opgenomen in de bijlage bij deze verordening. Uiterlijk op 28 februari 2031 en vervolgens elk jaar bepaalt elke lidstaat het totale aantal nieuwe bedrijfsvoertuigen dat in het voorgaande kalenderjaar door grote ondernemingen op zijn grondgebied is geregistreerd, uitgesplitst naar personenauto's en bestelwagens, en het aandeel van emissievrije en emissiearme voertuigen in elk van die categorieën, en deelt deze gegevens mee aan de Commissie. De implementatietermijn is ruim genoeg om te kunnen worden geïmplementeerd in Nederland.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

De Commissie evalueert deze verordening uiterlijk op 31 december 2032 en dient, indien nodig, een wetgevingsvoorstel in tot wijziging ervan, onder meer om doelstellingen vast te stellen voor het aandeel van ZE- en LE-voertuigen voor de periode na 2035. Het kabinet onderschrijft het voorstel van de Commissie om in 2032 de effectiviteit van de verordening te evalueren.

e) Constitutionele toets

Niet van toepassing.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van het initiatief wordt als positief gezien.

b) Handhaafbaarheid

De handhaafbaarheid van het initiatief wordt als positief gezien. De diensten van de Commissie zullen toezicht houden op de uitvoering en de doeltreffendheid van dit initiatief door middel van een aantal acties en een reeks kernindicatoren waarmee de voortgang bij het bereiken van de doelstellingen wordt gemeten. Vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving moeten de diensten van de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in hoeverre de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

Het toezicht op de naleving van de nationale doelstellingen zal worden gebaseerd op de rapportage van registratiecijfers door de lidstaten in het kader van dit initiatief aan de hand van hun voertuigregisters. Dit zal aanpassing van de bestaande registers vereisen. Verdere monitoring van de vermindering van de uitgaven voor fossiele brandstoffen in de wegvervoerssector zal plaatsvinden op basis van Eurostat-statistieken over het eindverbruik van energie in het wegvervoer, die goed gevestigd zijn en regelmatig worden gerapporteerd. Verder zal de Commissie ook een specifieke studie starten om de vooruitgang per lidstaat te analyseren wat betreft de beschikbaarheid van tweedehands ZE- en LE-voertuigen. De resultaten van deze beoordeling zullen beschikbaar worden gesteld via het *European Alternative Fuels Observatory (EAFO)* van de Commissie, waardoor volledige toegang tot en vergelijkbaarheid van de resultaten van de beoordeling mogelijk wordt. De Commissie zal ook gebruikmaken van het *Sustainable Transport Forum*, waar Nederland zitting in heeft, om belanghebbenden en lidstaten te ondersteunen bij het nemen van maatregelen om de doelstellingen te halen en om vervolginiciatieven te bespreken.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

De impact van klimaatverandering wordt disproportioneel gevoeld in ontwikkelingslanden. Het voorstel leidt tot een reële afname van de broeikasgasemissies in de EU, waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan het beperken van deze klimaatverandering. Enerzijds, versterkt versnelde vervanging van de Europese vloot van bedrijfswagenparken onder impuls van de doelstellingen uit het Commissievoorstel de export van gebruikte voertuigen naar regio's buiten de EU. Om te voorkomen dat het probleem van voertuigen met hoge emissies verplaatst wordt naar met name Afrika, introduceren steeds meer

ontvangende landen eigen regelgeving. Deze regelgeving stelt beperkingen aan de leeftijd van te importeren gebruikte voertuigen, en enkele landen schaffen die import ook helemaal af.

Om deze ontwikkeling te steunen neemt het kabinet deel aan het VN-initiatief «Veiligere en schonere voertuigen» ten behoeve van ontwikkelingslanden.^{11, 12} Anderzijds leidt versnelde ingroei van emissievrije en emissiearme voertuigen in de Europese vloot van bedrijfswagenparken ook tot een grotere beschikbaarheid van deze voertuigen op de tweedehandsmarkt, en uiteindelijk ook tot de export van deze voertuigen naar regio's buiten de EU. Dit is een positieve ontwikkeling.

¹¹ Informal Working Group on Safer Cleaner Used and New Vehicles, vallend onder UNECE Working Party 29.

¹² Strengere eisen voor de export van gebruikte voertuigen worden over enkele jaren ook door de EU geïntroduceerd via de nieuwe Verordening Circulaire Voertuigen (*end-of-life vehicles regulation*), waar in december 2025 een informeel trilooagkoord op is behaald.