

## **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

### ***Regeling houdende vaststelling van regels ter bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit (Clean Vehicles Directive)***

#### **1. Wat is de aanleiding?**

Op 20 juni 2019 heeft het Europese Parlement een nieuwe richtlijn aangenomen, namelijk de Clean Vehicles Directive (CVD), of de richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige voertuigen. Deze richtlijn komt voort uit de ambitie van de Europese Unie om in 2030 de broeikasgasuitstoot met minstens 40% te hebben beperkt. Daarnaast wil de Europese Commissie de decarbonisatie van de vervoersector versnellen. Een belangrijke stap naar deze decarbonisatie is het nemen van aanbod- en vraag gerichte maatregelen om zo de overgang naar zero-emissie vervoer te versnellen. Overheidsuitgaven bedragen een groot deel van het BBP en hebben daarom een grote vraag en dus een grote invloed in het stimuleren van een markt voor schone en energiezuinige voertuigen.

De Richtlijn 2009/33/EG was erop gericht om juist deze markt voor schone en energiezuinige voertuigen te stimuleren. Echter, in een evaluatie kwam de Europese Commissie tot de conclusie dat deze richtlijn niet heeft gezorgd voor de gewenste versnelling in de markt. Hierop is de Clean Vehicles Directive ontwikkeld om zo alle aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven te laten voldoen aan minimum percentages voor schone voertuigen in Europese aanbestedingen. Deze internetconsultatie gaat over de implementatie van bovengenoemde Europese richtlijn.

#### **2. Wie zijn betrokken?**

Deze richtlijn gaat alle aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven van Nederland aan die Europese aanbestedingen voor voertuigen doen. Om te zorgen dat zij hiervoor de juiste informatie hebben, wordt er nauw samengewerkt met PIANOo en RVO. Daarnaast zijn verschillende partijen betrokken bij de totstandkoming van de regelgeving, zoals de VNG, ICBR, zeehavens, luchthavens, en netbeheerders.

#### **3. Wat is het probleem?**

De Europese Commissie heeft eerder geprobeerd de markt voor schone en energiezuinige voertuigen te stimuleren door middel van de Richtlijn 2009/33/EG. Echter, deze regeling zorgde niet voor het juiste effect. De richtlijn was te vrijblijvend en omvatte enkel de aankoop van voertuigen.

#### **4. Wat is het doel?**

Het doel van deze regeling, is het implementeren van de Europese richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige voertuigen (CVD).

Doel van deze Europese richtlijn is om de markt voor schone en energie-efficiënte wegvoertuigen te stimuleren. Dit wordt gedaan door de verplichting op te leggen aan elke aanbestedende dienst om bepaalde percentages voertuigen schoon aan te besteden.

De Clean Vehicles Directive staat naast de ambities van het Klimaatakkoord. De CVD zal deze zomer al ingaan; de eerste afspraken voor het Klimaatakkoord liggen verder in de toekomst. De CVD is echter minder ambitieus dan de afspraken uit het Klimaatakkoord. Namelijk, niet iedereen die aan de CVD moet voldoen, heeft ook het Klimaatakkoord ondertekend. Op termijn wil het kabinet de ambities van het CVD verder harmoniseren met die uit het Klimaatakkoord voor zij die deze hebben ondertekend.

## **5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

Deze Regeling dient als implementatie van Richtlijn 2019/1161. Nederland is als lidstaat verplicht om Europese Richtlijnen te implementeren in het Nederlandse recht. De Europese Unie en ook Nederland hebben hoge ambities wat betreft het verduurzamen van mobiliteit. Overheidsinstanties en andere aanbestedende diensten kunnen hierbij dienen als vliegwiel; overheidsuitgaven voor goederen, werken en diensten bedroegen in de EU in 2018 zo'n 16% van het BBP. Het verduurzamen van deze overheidsuitgaven kan dus een flinke impact hebben op het creëren van vraag om de transitie verder te ondersteunen.

## **6. Wat is het beste instrument? Let op rechtvaardigheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.**

De richtlijn is één van de instrumenten die wordt ingezet om duurzame mobiliteit te versnellen. Deze richtlijn legt de minimumvereisten neer; het Klimaatakkoord en verwante Bestuursakkoorden geven de ambitie verder richting. Er is dus niet één instrument, maar een pakket aan instrumenten die de vraag naar schone mobiliteit moet bevorderen en zo een schoner milieu tot resultaat heeft.

## **7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijfsleven, overheid en milieu?**

De impact van deze richtlijn is het grootst voor aanbestedende diensten en speciale sector bedrijven. Zij zullen moeten voldoen aan de eisen van de richtlijn. Het bedrijfsleven zal worden uitgedaagd om aan de wens voor een duurzame mobiliteit te kunnen voldoen. Uiteindelijk zal de CVD moeten leiden tot een schoner milieu en een afname van de CO2 uitstoot. Dit wordt ondersteund door het onderzoek van CE Delft naar de impact van de regeling.