

Fiche 5: Automobiel Omnibus

1. Algemene gegevens

a) *Titel voorstel*

- Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 en (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de vereenvoudiging van de technische voorschriften en testprocedures voor motorvoertuigen en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad en Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad
- Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG wat betreft de vrijstelling van bepaalde elektrische voertuigen van categorie N2 van de verplichting om een snelheidsbegrenzer te installeren en te gebruiken

b) *Datum ontvangst Commissiedocument*

16 december 2025

c) *Nr. Commissiedocument*

COM (2025) 993 en COM (2025) 999

d) *EUR-Lex*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=COM%3A2025%3A993%3AFIN&qid=1766589562222>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=COM%3A2025%3A999%3AFIN&qid=1766589635595>

e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

Niet opgesteld

f) *Behandelingstraject Raad*

Raad Algemene Zaken

g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

h) *Rechtsbasis*

Artikel 91 en 114 VWEU voor voorstel 993 en artikel 91, lid 1 VWEU voor voorstel 999

i) *Besluitvormingsprocedure Raad*

Gekwalificeerde meerderheid

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. Over elk wetgevingsvoorstel en de mededeling worden aparte BNC-fiche opgesteld. Het voorstel Automobiel Omnibus bestaat uit twee losse voorstellen: een verordening (voorstel 993) en een richtlijn (voorstel 999) waarnaar gezamenlijk als Automobiel Omnibus verwezen wordt. Voorstellen 993 en 999 worden ook gebundeld behandeld. De Omnibus richt zich op de volgende onderdelen: 1) het wegnemen van regelgevende belemmeringen voor de ingroei van elektrische lichte bedrijfsvoertuigen (voorstel 999 voor de snelheidsbegrenzer voor bestelauto's en voorstel 993 voor alle andere onderdelen), 2) vermindering van de administratieve lasten van de Euro 7-emissietesten (voorstel 993), 3) het vervangen van regels over het geluidsniveau van motorvoertuigen (voorstel 993), 4) de introductie van een voertuigsubcategorie voor kleine elektrische voertuigen (M1E) (Annex II van voorstel 993) en 5) gedelegeerde handelingen rond de technische vereisten van laadprotocollen (voorstel 993).

Ten eerste stelt de Commissie voor om regelgeving aan te passen om elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg en tot en met 4.250 kg uit te zonderen van de huidige regels omtrent rij- en rusttijden¹ en daarmee de plicht om een tachograaf te zijn uitgerust. Met deze wijziging wordt lidstaten toegestaan om een algemene uitzondering voor deze voertuigen nationaal in te stellen. Tevens wordt voorgesteld om lidstaten de mogelijkheid te geven om kampeerauto's met een technisch toegestane maximummassa groter dan 7.500 kg uit te zonderen van de regels voor rust- en rijtijden en de tachograafverplichting. De Commissie stelt tenslotte een amendement van de algemene veiligheidsverordening² voor om elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg en tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de verplichting om te zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer. De Commissie beoogt met deze maatregelen kosten te besparen en regeldruk te beperken en om zo bij te dragen aan een grotere operationele flexibiliteit voor midden- en kleinbedrijf.

Ten tweede de Commissie voor de huidige eis zoals opgenomen in de Euro 7-verordening³ te schrappen om een aparte lage-temperatuur emissietest voor lichte voertuigen in een laboratorium uit te voeren. Deze test wordt gedekt door de huidige vereisten zoals opgenomen in de testen voor *Real Driving Emissions*.⁴

¹ Verordening (EG) 561/2006
² Verordening (EU) 2019/2144
³ Verordening (EU) 2024/1257
⁴ Verordening (EU) 427/2016

Bijlage 5 van de Euro 7-verordening vereist een typegoedkeuring van motoren van zware bedrijfsvoertuigen per voertuigtype. Deze eis leidt volgens de Commissie tot onnodige administratieve en regelgevende lasten zonder aantoonbare milieuvoordelen. De Commissie stelt daarom voor om te verwijzen naar voertuigcategorieën in plaats van voertuigtypes en om de tekst van de Euro 7-verordening daarop aan te passen. Deze maatregel zal volgens de Commissie leiden tot minder administratieve lasten voor de sector zonder afbreuk te doen aan milieunormen en voorkomt dubbele testen van motoren die tot dezelfde categorie behoren.

De Commissie stelt vast dat de Euro 7-verordening niet specificeert welke methode gebruikt moeten worden voor de verwerking van data die voortkomt uit de OBM (*on-board monitoring*) en OBFCM (*on-board fuel consumption monitoring*). Om deze reden geeft de Commissie in het Automobiël Omnibusvoorstel zichzelf bevoegdheden om deze methodes in nadere regelgeving te specificeren. Volgens de Commissie zou een mogelijke EU-systeem aanzienlijke kostenbesparingen kunnen opleveren ten opzichte van verschillende nationale systemen. Voertuigfabrikanten zouden via dit systeem gegevens maar eenmalig hoeven te verzenden waardoor kosten voor software integratie en certificering dalen.

Ten derde doet de Commissie het voorstel om de Verordening⁵ betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen in te trekken vanaf het moment van inwerkingtreding van het Automobiël Omnibusvoorstel en om de Richtlijn⁶ inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen per 1 juli 2027 in te trekken. De Commissie stelt ook een wijziging voor van bijlage II van de EU-verordening betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (hierna: Verordening 2018/588)⁷. Met deze wijziging wordt de verwijzing naar de ingetrokken verordening vervangen door een verwijzing naar de Verenigde Naties (VN)-reglementen met betrekking tot geluid. De Commissie geeft aan hiermee in te zetten op een gelijk speelveld voor Europese fabrikanten door te voorkomen dat zij zich zowel aan de Europese als internationale regelgeving moeten houden en door het realiseren van een eenvoudiger en consistent kader.

Ten vierde stelt de Commissie een amendement voor van de Verordening 2018/588 om daarmee een nieuwe subcategorie voertuigen toe te voegen (klein elektrisch voertuig, M1E). De Commissie beoogt deze subcategorie voertuigen te stimuleren door o.a. de technische vereisten voor 10 jaar te bevriezen. Dit wijkt af van de bestaande handelswijze. Met dit initiatief geeft de Commissie aan dat nieuwe vereisten een onevenredige impact kunnen hebben op de ontwikkeling van kleine elektrische voertuigen in tegenstelling tot grotere modellen.

Bovendien wordt er een gericht stimuleringsmechanisme geïntroduceerd dat kleine elektrische voertuigen extra krediet geeft voor wat betreft het halen van de CO₂-emissienormen. Hiermee

⁵ Verordening (EU) 540/2014

⁶ Richtlijn (70/157/EEG

⁷ Verordening (EU) 2018/858

kunnen de desbetreffende autofabrikanten profiteren van de bijdrage van deze kleine elektrische voertuigen aan het behalen van de totale CO₂-emissiedoelstelling voor het hele wagenpark wat een stimulans is om grotere aantallen kleine elektrische voertuigen te produceren en op de markt te brengen. De Commissie kondigt aan een aanbeveling uit te zullen brengen met opties voor stimuleringsregelingen gericht op het bevorderen van de uitrol van elektrische voertuigen.

Tot slot, stelt de Commissie voor om aan de Verordening 2018/588⁸ een nieuwe paragraaf 4 toe te voegen onder het huidige artikel 5. De Commissie krijgt hiermee de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de technische eisen voor volledig elektrische voertuigen (*pure electric vehicle* of PEV) en OVC (*off-vehicle-charging*) hybride elektrische voertuigen (*hybrid electric vehicle* of HEV). Het gaat hier specifiek om de communicatie en hardware-interface van deze voertuigen met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bi-directionele laadfuncties ondersteunen.

De Commissie geeft aan dat een uniforme aanpak van interoperabiliteit essentieel zal zijn voor de ontwikkeling van nieuwe diensten zoals communicatie tussen het voertuigen en het elektriciteitsnet. Deze diensten kunnen de stabiliteit van het elektriciteitsnet ondersteunen, pieken in de vraag afvlakken, de energiekosten voor eigenaren van elektrische voertuigen verlagen en de bredere toepassing van hernieuwbare energie mogelijk maken.

b) *Impact assessment Commissie*

Er is voor dit voorstel geen impact assessment uitgevoerd. Het kabinet hecht er waarde aan dat Commissievoorstellen gepaard gaan met een degelijke impact assessment. Zonder impact assessment ontbreekt een grondige analyse van de gevolgen van de wijzigingen in wetgeving. Het kabinet roept de Commissie dan ook alsnog op om met een impact assessment te komen. De Commissie heeft een *Staff Working Document* gepubliceerd ter onderbouwing van de noodzaak en ter analyse van de impact van de voorgestelde maatregelen.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) *Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Het kabinet is in algemene zin positief over de ambitie van de Commissie om via de Omnibusvoorstellen te werken aan verlichting van administratieve lasten en regeldruk in de EU. Uitgangspunt bij vereenvoudiging van regelgeving is dat de samenhang en doelgerichtheid van wetgeving moet verbeteren, waarbij de onderliggende beleidsdoelen, zoals veiligheid, welzijn van voertuigbestuurders, een gezonde leefomgeving en milieu, niet in het gedrang komen. Regels moeten werkbaar en passend zijn, zonder onnodige regeldruk, en moeten de uitvoering voor ondernemers vereenvoudigen zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen die met de wetgeving worden nagestreefd. Het kabinet zet in op schone, slimme en veilige automobilititeit, met de juiste randvoorwaarden. Het kabinet heeft de Kamer eerder geïnformeerd over de kabinetsinzet hierop in het kader van de mededeling Actieplan voor Europese auto-industrie.⁹ Daarbij blijft het kabinet de gebruikerservaringen van de Europese verplichte Intelligente Snelheidsassistent (ISA) monitoren

⁸ Verordening (EU) 2018/858

⁹ Kamerstukken || 2024-25, 22 112, nr. 4055.

in aanloop naar de Europese evaluatie in uiterlijk juli 2027. Bij het evalueren van de effectiviteit van ISA, vindt het kabinet het belangrijk dat de gebruikservaring een centrale rol krijgt en afleiding voor bestuurders tot een minimum beperkt wordt.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt het Automobiel Omnibusvoorstel als onderdeel van het Automobiel Pakket en onderschrijft de noodzaak om de consistentie en coherentie van staande regelgeving te verbeteren en om daarmee bij te dragen aan minder administratieve lasten voor de automobielsector.

Het kabinet is in beginsel positief over de maatregelen zoals opgenomen in het Automobiel Omnibusvoorstel waar deze maatregelen gericht zijn om het versimpelen van huidige regels of het schrappen van overbodige bepalingen in regelgeving. Het kabinet is daarbij van mening dat naast de versimpelingsopgave ook andere belangen, zoals verkeersveiligheid of verduurzaming, moeten worden gediend.

Ten eerste, is het kabinet voorstander van verdere verduurzaming van het wegverkeer en daarom is het positief over het wegnemen van eventuele onnodige belemmeringen die deze transitie kunnen vertragen. De tachograafplicht borgt de controle op de rij- en rusttijden. Op grond van de huidige regelgeving kunnen lidstaten reeds besluiten om bedrijfsvoertuigen die worden aangedreven door aardgas, LPG of elektriciteit, voor ritten binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats vrij te stellen van de Europese rij- en rusttijden en daarmee de tachograafplicht. Nederland maakt al gebruik van deze bestaande mogelijkheid. Er geldt een nationale vrijstelling van de tachograaf, binnen een straal tot 100 km, voor elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg tot en met 4.250 kg. Deze vrijstelling van de tachograaf wordt momenteel geëvalueerd. De aanvullende nationale mogelijkheid die wordt geïntroduceerd met het Omnibusvoorstel wijkt slechts op een beperkt aantal aspecten af van de reeds bestaande vrijstellingsmogelijkheid. Hierdoor heeft deze aanvullende mogelijkheid een beperkt onderscheidend karakter. Het kabinet vraagt zich af of dit gebrek aan onderscheid niet leidt tot onnodige complexiteit, terwijl het Omnibusvoorstel juist beoogt bij te dragen aan vereenvoudiging. Ook vraagt het kabinet zich af hoe de voorgestelde vrijstelling van een tachograaf voor elektrische bestelauto's zich verhoudt tot de aankomende tachograafplicht, die 1 juli 2026 ingaat, voor lichte bedrijfsvoertuigen die internationaal rijden. Het kabinet is voornemens om tijdens de onderhandelingen van het voorstel op deze punten vragen ter verduidelijking te stellen. In het bijzonder heeft het kabinet ook vragen over de impact op de verkeersveiligheid en het welzijn van bestuurders wanneer de toepassing van de tachograafvrijstelling niet is beperkt tot een straal van 100 km. Dit beperkte toepassingsgebied kan namelijk voorkomen dat chauffeurs lange afstanden achter elkaar afleggen. In de praktijk kan dat de kans op onvoldoende rusttijden van chauffeurs verlagen. Het kabinet acht het van belang dat de verkeersveiligheid en het welzijn van bestuurders wordt gewaarborgd wanneer landen gebruik maken van deze nationale vrijstelling en zal daarom om duiding vragen bij Commissie over de gevolgen van dit voorstel. Tegelijkertijd merkt het kabinet op dat zij het belang ziet van

verdere verduurzaming van het wegvervoer en dat dat een reden kan zijn om de tachograafvrijstelling niet te beperken tot een straal van 100 km.

Ten aanzien van het voorstel om kampeerauto's met een technisch toegestane maximummassa groter dan 7.500 kg uit te zonderen van de regels voor rust- en rijtijden en de tachograafverplichting is het kabinet van mening dat er geen nadrukkelijke uitzondering vereist was, maar heeft geen inhoudelijke bezwaren.

De grondhouding van het kabinet is tweeledig ten opzichte van het voorstel van de Commissie om elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg en tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de verplichting om te zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer. Enerzijds is het kabinet overwegend positief over de maatregel gezien het doel van deze versoepeling om de ingroei, het gebruik en de toepassing van elektrische bestelauto's te vergemakkelijken in een nationale toepassing. Anderzijds stelt het kabinet wel dat een dergelijke vrijstelling gevolgen kan hebben voor verkeersveiligheid. Elektrische voertuigen zijn zwaarder dan fossiel aangedreven voertuigen. Onder de huidige regelgeving kan dit partijen ervan weerhouden om uitstootvrije bestelauto's aan te schaffen. Om de snelheidsbegrenzer te vermijden moeten zij nu kiezen voor een fossiel aangedreven voertuig. Het kabinet zal de Commissie bevragen op eventuele bijkomende effect van deze maatregelen en dat het gemiddelde gewicht van voertuigen mogelijk toe zal nemen. Het kabinet merkt daarbij op dat de strengere eisen voor botsingsbescherming die gelden voor de N1-categorie (bedrijfsvoertuigen t/m 3.500 kg) niet van toepassing worden op elektrisch aangedreven N2-categorie bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane massa van meer dan 3.500 kg tot en met 4.250 kg.

Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen, mede naar aanleiding van dit voorstel, aandacht vragen voor de onderlinge samenhang en consistentie van de voertuigregelgeving en de rijbewijsregelgeving. Het kabinet merkt daarbij op dat de vrijstellingen in dit voorstel gaan over elektrische voertuigen, terwijl het in de artikelen 6.1.c en 9.2.j-k van de Richtlijn rijbewijzen (2025/2205) gaat over een grotere groep, namelijk motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk op alternatieve brandstoffen rijden.

Ten tweede, is het oordeel van het kabinet positief ten opzichte van schrappen van het voorstel van de Commissie om de huidige eis zoals opgenomen in de Euro 7-verordening¹⁰ om een aparte lage-temperatuur emissietest voor in een laboratorium uit te voeren, te schrappen. Het kabinet is immers van mening dat deze test voldoende is afgedekt door de tevens in Euro 7 geïntroduceerde *Real Driving Emissions* (RDE)-test. Het kabinet vraagt zich evenwel af of de voorgestelde versimpeling daadwerkelijk bijdraagt aan minder administratieve lasten voor de voertuigfabrikanten. Tijdens de onderhandelingen zal het kabinet aandacht vragen voor mogelijke onvoorziene nadelige effecten voor het uitvoeren van testen door technische diensten, goedkeuringsinstanties en toezichtautoriteiten door deze wijziging.

¹⁰

Verordening (EU) 2024/1257

Het kabinet ziet geen duidelijke meerwaarde in het voornemen van de Commissie om voor de Euro 7 OBM en OBFCM een Europese centrale database te realiseren. Het kabinet is immers van mening dat dataverzameling en -deling decentraal moet plaatsvinden waar mogelijk om het beoogde beleidsdoel te bereiken. Het kabinet ziet dat dergelijke dataverzameling reeds onderdeel is van het typegoedkeuringsproces waarop de nationale goedkeuringsinstanties toezien. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen duidelijkheid proberen te verkrijgen of een jaarlijkse rapportage door de nationale goedkeuringsinstanties gelijkwaardig aan de behoefte van de Commissie zou kunnen voorzien. Daarbij blijft het voor het kabinet van zwaarwegend belang dat OBM en OBFCM-data op een zorgvuldige, veilige en effectieve wijze verzameld, gedeeld en geanalyseerd kan worden.

Ten derde, steunt het kabinet het voorstel van de Commissie betreffende geluidsemissies. Het Kabinet kan zich vinden in de verwijzing naar de VN-reglementen voor de goedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot hun geluidsemissies in de wetenschap dat deze VN-reglementen niet tot meer geluid leiden en bovendien actueler en vollediger zijn dan de EU-verordening.

Ten vierde, oordeelt het kabinet positief over het streven van de Commissie om de uitrol van kleine elektrische voertuigen te stimuleren. Het kabinet ondersteunt het gebruik van gerichte stimuleringsmaatregelen en het opnieuw beoordelen van wet- en regelgeving die de uitrol van deze voertuigen bemoeilijkt. Echter kijkt het kabinet kritisch naar het voorstel voor het introduceren van de nieuwe voertuigsubcategorie voor kleine elektrische voertuigen en vindt de motivering voor het introduceren van een nieuwe voertuigsubcategorie nog onvoldoende onderbouwd. Deze subcategorie dient het introduceren van superkredieten in de herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's. Het kabinet is positief over het doel van deze superkredieten, maar zal bij de onderhandelingen kritisch kijken naar de toepassing hiervan.¹¹ Het kabinet vraagt zich af waarom de Commissie ervoor gekozen heeft om de nieuwe voertuigsubcategorie te introduceren als onderdeel van de Automobiel Omnibus in plaats van de herziening van de CO₂-emissienormen. Daarbij is het van belang dat de afmetingen van de voertuigsubcategorie enkel op basis van lengte afgebakend zijn. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen kritisch kijken om naast lengte, ook bijvoorbeeld breedte of hoogte mee te nemen in de voertuigsubcategorie. Het kabinet stelt dat gezien de gemiddelde lengte van een personenauto in de EU (momenteel 4,41m) de voorgestelde 4,2m weinig beperkend is. Tijdens de onderhandelingen zal het kabinet kijken naar de beschikbare onderhandelingsruimte om de afmetingen te verlagen en de voertuigoppervlakte (in plaats van enkel lengte) alsook de hoogte van het voertuig mee te nemen in de voertuigsubcategorie. Waar deze onderhandelingsruimte beperkt blijft zal het kabinet zich ervoor inzetten om de gestelde afmetingen van de voertuigsubcategorie geenszins te verhogen. Het kabinet zal het voorstel op deze onderdelen kritisch beoordelen en erop toezien om eventuele kosten van het introduceren van deze voertuigsubcategorie voor de uitvoering tot een minimum te beperken. Het is van belang om het voorstel in samenhang met de CO₂-emissienormen te blijven bezien.

¹¹ Zie het BNC-fiche voor de herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's.

Het kabinet is kritisch op de belofte om voor de nieuw te creëren subcategorie van kleine elektrische voertuigen de technische voertuigeisen voor 10 jaar te bevriezen. Het kabinet begrijpt dat een dergelijke periode samenvalt met de periode waarover superkredieten afgegeven kunnen worden (tot en met 2034) en ziet ook in dat dit relevant is voor de investeringszekerheid van voertuigproducenten. Het kabinet zal er tijdens de onderhandelingen op toezien dat de ruimte behouden blijft om de technische voertuigeisen toch aan te kunnen passen in het geval van zwaarwegende verkeersveiligheidsoverwegingen.

Ten vijfde, oordeelt het kabinet positief over de voorgestelde mogelijkheid voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de technische eisen voor de communicatie tussen elektrische voertuigen en laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet. Deze bevoegdheid maakt het mogelijk aan te sluiten aan bij het vergroten van de interoperabiliteit die reeds voor laadinfrastructuur plaatsvindt. Uniforme data-uitwisseling tussen het voertuig, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet is een voorwaarde voor grootschalige en gebruiksvriendelijke toepassing van slim en bi-directioneel laden.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

In de eerste bespreking van het voorstel bleek brede steun te zijn voor de simplificatie-exercitie. Bij meerdere lidstaten bestaat er twijfel of specifiek deze voorstellen van de Commissie een wezenlijk verschil voor de EU auto-industrie zullen maken. Enkele lidstaten hadden graag meer ambities gezien. Nederland en enkele andere lidstaten benoemen, naast de noodzaak van het terugdringen van regeldruk voor bedrijven, het belang van de originele milieu- en veiligheidsdoelstellingen. Er is een grote politieke wil om de behandeling van de omnibusvoorstellen spoedig te doen verlopen.

De positie van het Europees Parlement is nog niet bekend.

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 ten aanzien van de bevoegdheid ten aanzien van voorstel 993 is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 91 en 114 VWEU. Artikel 91 geeft de EU de bevoegdheid voor het opstellen van regels ten behoeve van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Artikel 114 VWEU bepaalt dat de EU-maatregelen kan vaststellen die bijdragen aan de totstandkoming van de interne markt. Het oordeel ten aanzien van de bevoegdheid is tevens positief voor voorstel 999. Het voorstel is gebaseerd op artikel 91, lid 1 VWEU. Artikel 91 VWEU geeft de EU de bevoegdheid voor het opstellen van regels ten behoeve van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslagen. Op het terrein van vervoer en de interne markt is er sprake van een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten op basis van artikel 4, lid 2 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 ten aanzien van voorstel 993 is positief, met een kanttekening. De verordening heeft tot doel om onnodige regelgeving te identificeren en deze waar mogelijk in te trekken en om administratieve lasten voor de automobielsector weg te nemen. Gezien het Europese regelgeving betreft is het voor lidstaten niet mogelijk om dit op centraal, regionaal of lokaal niveau te verwezenlijken. Een EU-aanpak is daarom gerechtvaardigd. De kanttekening betreft het voorstel van de Commissie voor data-infrastructuur voor de uitwisseling van OBM en OBFCM-data. Het kabinet is daarbij van mening dat dataverzameling en -deling waar mogelijk decentraal moet plaatsvinden waar mogelijk om het beoogde beleidsdoel te bereiken. Bij de onderhandelingen over het voorstel en de beoordeling van voortvloeiende handelingen van de Commissie zal het kabinet erop toezien dat de subsidiariteit voldoende gewaarborgd wordt. Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit van voorstel 999 is positief. De richtlijn heeft tot doel om de eenduidigheid van voertuigregelgeving te verbeteren om de ingroei van elektrische bestelauto's te stimuleren. Zij wijzigt daartoe een reeds bestaande richtlijn. Wijziging van EU-regelgeving kan niet door lidstaten worden verwezenlijkt. Een EU-aanpak is daarom geboden.

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 van zowel voorstel 993 als voorstel 999 is positief. Voorstel 993 heeft tot doel om onnodige regelgeving te identificeren en deze waar mogelijk in te trekken en om administratieve lasten voor de automobielsector weg te nemen. Voorstel 999 heeft tot doel om de eenduidigheid van voertuigregelgeving te verbeteren om te ingroei van elektrische bestelauto's te faciliteren. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstellingen te bereiken, omdat het een gerichte aanpassing van bestaande EU-wetgeving betreft die aangepast wordt ten behoeve van het verduidelijken van regelgeving voor de automobielsector en het faciliteren van de ingroei van elektrische bestelauto's. Bovendien gaat het voorstelde optreden niet verder dan noodzakelijk om de daarmee beoogde doelstellingen te bereiken, omdat zij in samenhang zijn met de uitzonderingen in EU-wetgeving die nu al gelden voor elektrische bestelauto's van meer dan 3500kg.

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

a) *Consequenties EU-begroting*

Het kabinet is van mening dat de eventueel benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021-2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

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

Het ontbreken van een impact assessment bij dit voorstel bemoeilijkt de inschatting van de financiële consequenties voor de rijksoverheid en/of medeoverheden. "(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*

Het kabinet benadrukt het belang van regeldrukvermindering als een topprioriteit, zoals neergelegd in het Actieprogramma Minder Druk Met Regels (9 december 2024). Het ontbreken van een impact assessment bij dit voorstel is onwenselijk, temeer omdat dit de inschatting van de regeldrukeffecten bemoeilijkt.

Het is voor het kabinet van belang om zelf een oordeel te vormen over de gevolgen van de voorgestelde maatregelen, vooral wanneer er geen impact assessment is uitgevoerd. In dit geval zal het kabinet dan ook zelf de nodige stappen zetten om de gevolgen van de voorstellen voor het bedrijfsleven, met name het MKB, administratieve lasten, veiligheid, het welzijn van bestuurder, en het milieu in kaart te brengen, bijvoorbeeld met een MKB-toets. Het kabinet is voornemens om deze gevolgen te analyseren, zodat de beleidsdoelen van de regelgeving behouden blijven, en de vereenvoudigingen daadwerkelijk bijdragen aan het terugdringen van onnodige regeldruk. In lijn met de uitgangspunten van Betere Regelgeving hecht het kabinet er waarde aan om stakeholders te raadplegen over de gevolgen van het voorstel. Dit betreft met name de impact op het MKB, de administratieve lasten, en de gevolgen voor verkeersveiligheid en milieu. Het kabinet zal stakeholderconsultaties uitvoeren om een volledig beeld te krijgen van de gewenste vereenvoudigingen en de praktische uitvoering van de maatregelen. Deze input zal het kabinet helpen om een goed onderbouwd standpunt in te nemen tijdens de onderhandelingen over het voorstel.

d) *Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten*

De voorstellen komen voort uit het bredere plan om het concurrentievermogen van de EU te versterken, zoals uiteengezet door Commissievoorzitter Von der Leyen in haar politieke richtsnoeren voor de zittingsperiode 2024-2029 en het rapport 'The Future of European Competitiveness' van Mario Draghi. De Commissie geeft aan, dat zoals benadrukt in het Draghi-rapport, de opeenstapeling van regels soms een negatief effect heeft gehad op het concurrentievermogen. Door de regeldruk van automobiel regelgeving te verlagen zouden de voorstellen de concurrentiekracht van deze sector moeten versterken. In het kader van toenemende internationale spanningen en geopolitieke onzekerheid, draagt het versterken van de concurrentiepositie bij aan de strategische positie van de EU. Ook derde landen kunnen profijt

hebben van de vereenvoudigingsvoorstellen, aangezien deze van toepassing zijn op alle bedrijven die op de EU-markt opereren, dus ook op niet-Europese bedrijven.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

Verordening 993 leidt potentieel tot wijziging van de verantwoordelijkheden van de RDW door het introduceren van een gecentraliseerde database voor OBM en OBFCM. Het kabinet gaat de Commissie bevragen op de motieven voor deze centralisatie om te kijken of de beleidsdoelen van de Commissie ook binnen de huidige situatie bereikt kunnen worden. Er zijn geen aanvullende interbestuurlijke afspraken tussen de rijksoverheid en medeoverheid betreffende samenwerking nodig.

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

Artikel 2 van voorstel 993 bevat een bevoegdheid voor de Commissie om een gedelegeerde handeling vast te stellen. Het betreft een toevoeging van een vierde lid aan artikel 5 van Verordening 2018/858. Op grond daarvan is de Commissie bevoegd om in gedelegeerde regelgeving eisen te stellen aan de software en hardware van voertuigen waardoor bi-directioneel laden mogelijk is. Het toekennen van deze bevoegdheid aan de Commissie is mogelijk, omdat het geen essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. Toekenning van deze bevoegdheid acht het kabinet wenselijk omdat dit de toepassing en het potentieel van bi-directioneel laden kan bevorderen. Delegatie in plaats van uitvoering ligt hier voor de hand omdat sprake is van aanvulling van de verordening. Hiervoor is een gedelegeerde handeling het juiste instrument.

Voorstel 993 bevat de bevoegdheid van de Commissie om een uitvoeringshandeling vast te stellen in artikel 4. Artikel 4 wijzigt in artikel 14, lid 4, onder j, van Verordening 2024/1257. Dit betreft de bevoegdheid om methodes, vereisten en testen voor OBFCM, OBD en OBM systemen vast te stellen. De wijziging verduidelijkt dat de Commissie de bevoegdheid krijgt om maatregelen te nemen om *on-board monitoring* (OBM) en *on-board fuel consumption* (OBFCM) te ontvangen, verzamelen, verwerken en op te slaan op een geharmoniseerde wijze, waaronder met het oog op het monitoren van de conformiteit van voertuigtypen. Toekenning van deze bevoegdheid acht het kabinet wenselijk omdat het nog steeds zorgt voor eenvormige voorwaarden in de uitvoering. Tegelijkertijd heeft het kabinet bij de beoordeling van de subsidiariteit aangegeven op voorhand kritisch te zijn over centrale dataverzameling- en verwerking. Het kabinet zal bij de behandeling in het technisch comité motorvoertuigen (TCMV) dan ook kritisch naar het voorstel kijken.

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

Volgens het voorstel treedt de verordening in werking op de twintigste dag na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie. Het kabinet acht de voorgestelde datum van inwerkingtreding haalbaar. De implementatietermijn voor de richtlijn is drie maanden. Het kabinet

acht dit krap en zal tijdens de onderhandelingen bezien of het mogelijk is om de implementatietermijn te verlengen naar een halfjaar.

d) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Er is geen specifieke evaluatiebepaling in het voorstel opgenomen. De Commissie geeft wel aan dat de betreffende regelgeving wel onderhevig is aan reguliere evaluaties.

e) *Constitutionele toets*

Niet van toepassing.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) *Uitvoerbaarheid*

De RDW is verantwoordelijk voor de typegoedkeuring van voertuigen in de nieuwe voertuigsubcategorie M1E. Deze subcategorie wordt bepaald op basis van lengte. Dit is informatie die op dit moment niet is opgenomen in het kentekenregister, in tegenstelling tot wielbasis en spoorbreedte die de RDW wel registreert. De RDW heeft aangegeven dat dit gepaard zal gaan met meerkosten voor het aanpassen van het kentekenregister zodat de subcategorie geregistreerd kan worden. Van daaruit volgt ook de aanpassing van de informatieverstrekking in de keten (overheidsorganisatie, politie, justitie, e.d.) alsmede de interne applicaties van de RDW om de subcategorie ook te kunnen gebruiken binnen de processen. De impact op de IT-systemen van de ontvangende partijen zoals Belastingdienst, CJIB of Politie valt hierbuiten en zal daar opgevraagd moeten worden.

b) *Handhaafbaarheid*

De handhavingsstructuur van de twee voorstellen volgt de reeds bestaande nationale afspraken rond de tachograaf, de snelheidsbegrenzer en typegoedkeuring. De handhaving van de tachograaf verloopt via de *Inspectie Leefomgeving en Transport* (ILT), van de snelheidsbegrenzer via de politie en de typegoedkeuring via de RDW. De voorstellen leiden niet tot inhoudelijke veranderingen in hun bevoegdheden. Bij de inhoudelijke behandeling van het voorstel zal het kabinet zorgvuldig blijven kijken naar de eventuele implicaties voor handhavingsinstanties en de mate waarin deze instanties instaat zijn om de voorstellen uit te voeren. Zo zal de politie in zijn taak goed op de hoogte moeten zijn van het geheel aan voertuig- en rijbewijsregels dat met dit voorstel gaat gelden voor elektrische en anders alternatief aangedreven bestelauto's van meer dan 3.500 kg waarmee je met rijbewijs B zou mogen rijden. Ten aanzien van de handhaving van de regels rondom de tachograaf is het volgende op te merken. Aangezien het Omnibusvoorstel gaat over een mogelijke nationale vrijstelling van de tachograaf, zou een vrijstelling juist minder handhaving vragen van de ILT en de politie. Voor de praktijk van de handhaver is het op de weg wel van belang dat er een werkbaar onderscheid wordt gehanteerd tussen vrijgestelde voertuigen en niet-vrijgestelde voertuigen. Voor de voorgestelde vrijstelling in het Omnibusvoorstel kan het betekenen dat wanneer Nederland deze zou toepassen voor de handhaver de situatie ontstaat dat de zwaardere voertuigen zijn vrijgesteld van de regeling, terwijl lichtere Nederlandse voertuigen (van meer dan 2.500 kg en maximaal 3.500 kg) die internationaal rijden en lichtere voertuigen die

van buiten Nederland komen wel onder de regelgeving vallen. Dit is in termen van de handhaafbaarheid een punt van aandacht en daarom zal Nederland om verduidelijking op dit punt vragen.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Er zijn geen verwachte implicaties voor ontwikkelingslanden.