

## **Fiche: Mededeling duurzame elektriciteitsproductie met fossiele brandstoffen**

### **Titel: Mededeling van de Commissie: Duurzame elektriciteitsproductie met behulp van fossiele brandstoffen – Naar bijna nulmissie bij de verbranding van steenkool vanaf 2020**

*Datum Raadsdocument:* 15 januari 2007  
*Nr. Raadsdocument:* 5239/07  
*Nr. Commissiedocument:* COM(2006)843  
*Eerstverantwoordelijk ministerie:* VROM i.o.m. EZ, DEF, BZ, BZ-OS, FIN, OCW

*Behandelingstraject in Brussel:* Raadswerkgroep Energie. Verdere traject nog niet bekend.

#### *Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:*

De mededeling heeft tot doel een algemeen beeld te schetsen van de maatregelen die vereist zijn opdat fossiele brandstoffen, met name steenkool, op duurzame wijze een rol kan blijven spelen in de brandstofmix. Achtergrond is dat het gebruik van fossiele brandstoffen nog vele decennia zal voortduren en tot 2050 nog sterk zal groeien. Kolen dragen positief bij aan de energievoorzieningszekerheid van de EU en er is genoeg voor 200 jaar gebruik. Nadeel van kolen is dat het veruit de meest koolstof-intensieve brandstof is, met gevolgen voor de uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>). Met het oog op de aanpak van klimaatverandering is het noodzakelijk dat schone kolen-technologieën worden ontwikkeld en toegepast die leiden tot: een hoge efficiency, het voorkomen van klassieke emissies en een beperking van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. De mededeling gaat specifiek in op CO<sub>2</sub>-afvang en opslag (*carbon capture and storage* (CCS)) bij kolengestookte centrales, maar geeft aan dat deze maatregel ook op andere fossiele brandstoffen kan worden toegepast, in het bijzonder aardgas. Met CCS wordt voorkomen dat bij het gebruik van fossiele energiebronnen de CO<sub>2</sub> in de atmosfeer komt. Dit kan door de CO<sub>2</sub> af te vangen uit de rookgassen, of via meer geavanceerde methoden. De afgevangen CO<sub>2</sub> wordt vervolgens onder hoge druk vloeibaar gemaakt en doorgaans ondergronds opgeslagen in lege gas- of olievelden of watervoerende lagen op dieptes tussen 1000 en 3000 meter.

De Commissie gaat uit van de algemene verwachting, ingegeven door de grote energiebedrijven in Europa, dat duurzaam gebruik van kolen in de energieopwekking vanaf 2020 mogelijk moet zijn en beschikbaar is voor brede toepassing als stand der techniek.

Het eerste element in de Europese strategie is het gebruik van de meest efficiënte conversietechnologie bij nieuwbouw en renovatie van centrales. Nieuwe centrales zullen moeten worden ontworpen als ‘*capture ready*’, dat wil zeggen voorbereid op latere toevoeging van daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-afvang.

Tweede element is de noodzaak om de demonstratie van de technologie in de keten van CO<sub>2</sub>-afvang, transport en opslag, op te schalen naar een substantiële omvang. De Commissie stelt voor in Europa circa 12 grootschalige demonstratieprojecten gericht op integrale oplossingen in de keten, te realiseren omstreeks 2015. De Commissie zal de mogelijkheden tot financiële ondersteuning van dergelijke demonstraties nog nader bezien.

Derde element is de stimulering van de toepassing van CCS in opkomende economieën waar een sterke toename van fossiele energieopwekking speelt zoals India en China. Met het oog op de noodzaak van substantiële reductiedoelstellingen in de toekomst, is het nodig dat alle landen kunnen beschikken over de technologie van CCS.

Om een duurzaam gebruik van fossiele brandstoffen te realiseren is een stabiel regulerend kader noodzakelijk. De Commissie zal voorstellen ontwikkelen voor amendering van bestaande Europese regelgeving met het doel CCS een rechtspositie te geven. Voorts zal een publieke consultatie worden gestart en is het plan CCS-activiteiten binnen het Europese CO<sub>2</sub>-emissiehandelsysteem (EU ETS) te waarderen. Op internationaal niveau zal de Commissie zich blijven inspannen voor acceptatie van CO<sub>2</sub>-opslag als geaccepteerde maatregel binnen internationale verdragen.

Wat betreft de strategie na 2020 geeft de Commissie enkele mogelijkheden waarlangs verdere penetratie van duurzaam gebruik van fossiele brandstoffen kan worden bereikt. Op basis van het huidige inzicht gaat de Commissie ervan uit dat vanaf 2020 alle nieuwe kolencentrales en hoogstwaarschijnlijk ook gascentrales, kunnen worden uitgerust met CCS en dat de zogenaamde 'capture ready centrales' vrij snel met CCS kunnen worden uitgerust.

*Rechtsbasis van het voorstel:* Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

*Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:* Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

*Instelling nieuw Comitologie-comité:* Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

*Subsidiariteit en proportionaliteit:*

Subsidiariteit: Strikt genomen niet van toepassing want het betreft een mededeling. Voor zover tot een beoordeling dient te worden overgegaan, luidt het oordeel positief. De markt van de energieproductie opereert in een internationale context. Verregaande CO<sub>2</sub>-reductie in de energieproductiesector, zoals beoogd met het realiseren van een duurzaam gebruik van fossiele brandstoffen, zal tot stand moeten komen binnen geharmoniseerde Europese regulerende kaders, in het bijzonder het EU ETS, met een doorwerking naar nationale regelgeving in de sfeer van milieu-effectbeoordeling en vergunningverlening.

Proportionaliteit: Strikt genomen niet van toepassing want het betreft een mededeling. Voor zover tot een beoordeling dien te worden overgegaan, luidt het oordeel positief. Het gekozen middel, voornamelijk optimalisering van diverse bestaande (kader)richtlijnen en het bieden van uitvoeringsrichtlijnen bijvoorbeeld op het gebied van risicomanagement van CO<sub>2</sub>-opslag, is volgens Nederland een goed middel om het doel te bereiken.

*Consequenties voor de EU-begroting:* Op dit moment geen.

*Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:* Geen

*Vervoltraject financiële afspraken:*

Om te komen tot de situatie dat CCS als stand der techniek mag worden gezien in 2020 is een ontwikkelingstraject nodig - in mondiaal, Europees en nationaal verband. Voor Nederland is het EU-KP7 (zevende Kaderprogramma) van belang waarbinnen CCS als één van de *researchtopics* is benoemd. In nationaal verband speelt reeds het meerjarig researchprogramma CATO (CO<sub>2</sub>-Afvang, Transport en Opslag) tot 2009 een belangrijke rol en is in het kader van de Borssle-overeenkomst € 80 mln beschikbaar voor kleinschalige CCS-pilots in Nederland. In het Coalitieakkoord is een forse CO<sub>2</sub> doelstelling voor 2020 opgenomen. Het is waarschijnlijk dat enige toepassing van CCS als maatregel nog vóór 2020 tot uitvoering moet gaan komen. De algemene opinie is dat het Europese emissiehandelsysteem (EU ETS) in hoofdzaak de prikkel moet leveren voor commerciële toepassing van CCS. Het permanent opslaan van CO<sub>2</sub> zal daarbij als een CO<sub>2</sub>-reducerende maatregel worden aangemerkt die simpelweg van de emissie mag worden afgetrokken. De optie CCS zal worden benut indien de CO<sub>2</sub>-prijs in het EU ETS voldoende hoog is in relatie tot de kosten van CCS. Na 2020 zou hiervan sprake kunnen zijn voor energiecentrales. De Commissie is van mening dat het uitvoeren van 10 tot 12 grootschalige demonstratieprojecten omstreeks 2015 mede bepalend is voor het bereiken van een marktrijpe technologie. De mededeling zegt vrijwel niets over de wijze van financieren van de demonstraties (er zal bij relatief lage CO<sub>2</sub> prijzen - lager dan circa €50 per ton CO<sub>2</sub> - onder het EU ETS nog sprake zijn van een onrendabele top, ofwel: de alternatieve technologie is duurder dan de bestaande technologie). Het is waarschijnlijk dat de lidstaten deze onrendabele top zullen moeten financieren. In het verdere uitwerkingstraject dat de Commissie de komende tijd zal invullen, zal naar verwachting gaandeweg duidelijker worden aan welke financiële arrangementen wordt gedacht. Gezien het relatief grote CO<sub>2</sub>-opslagpotentieel wil Nederland in eigen land CCS stimuleren en heeft de inzet om daartoe marktpartijen te bewegen deel te nemen in het traject van de Europese

demonstratieprojecten teneinde ten minste één project in Nederland gerealiseerd te krijgen. De minister-president heeft tijdens de Voorjaarsraad op 8 en 9 maart 2007 gewezen op plannen om in Nederland een kolencentrale met CCS-techniek te bouwen, waarbij CO<sub>2</sub> ondergronds wordt opgeslagen. Indien marktpartijen in Nederland de ambitie hebben om één (of wellicht zelfs twee) grootschalige demonstraties te realiseren (investeringsbereidheid), dan zal nog in dit kabinet de initiële besluitvorming moeten plaatsvinden omtrent de mogelijke nationale financiële ondersteuning daarvan.

*Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):* Op dit moment geen - de Commissie zal later voorstellen doen voor de regulerende kaders.

*Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:* Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

*Consequenties voor ontwikkelingslanden:*

Beschikbaarheid van te ontwikkelen schoon fossiel technologie om CO<sub>2</sub> op te slaan, met name bij electriciteitsproductie op basis van steenkool, zal te zijner tijd aandacht dienen te krijgen. Ook financiering van investeringen in ontwikkelingslanden in het kader van het Clean Development Mechanisme (CDM) kan daarbij een positieve rol spelen.

*Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:*

CCS is voor Nederland een belangrijke CO<sub>2</sub>-maatregel omdat deze optie, naast energiebesparing en duurzame bronnen, nodig is als derde maatregel voor het behalen van de gewenste reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Bovendien is het CO<sub>2</sub>-opslagpotentieel in Nederland relatief groot (dit wordt geschat op 11.000 Mton voldoende om circa 50 jaar lang de huidige CO<sub>2</sub>-emissie op te slaan), kan de aan te leggen CO<sub>2</sub>-infrastructuur ook in Europees verband worden benut en is met schoon fossiel het gebruik van fossiele energiebronnen in de brandstofmix van de energievoorziening maatschappelijk te verantwoorden.

Nederland ondersteunt de voorstellen van de Commissie om tot een duurzaam gebruik van fossiele brandstoffen te komen. Nederland vindt het van groot belang dat de EU serieus werk maakt van de verdere ontwikkeling en toepassing van schone fossiele technologieën. Nederland ziet daarbij de techniek van CCS als een belangrijke en onmisbare optie, niet alleen binnen de EU zelf maar ook door gerichte samenwerking met landen als China en India.

Nederland onderschrijft de plannen van de Europese Commissie om CCS binnen de EU extra te stimuleren. Er wordt een ambitieus en realistisch ontwikkelingstraject tot 2020 voorgesteld dat goed inpasbaar is in de nationale energietransitie. Nederland steunt het voorstel voor het opstarten van 10 tot 12 grootschalige demonstratieprojecten binnen de EU. Ook wil Nederland dat de Commissie snel met een regelgevend kader komt met duidelijke 'spelregels' voor CCS en dat CCS wordt opgenomen in het EU ETS. Nederland is het met de Commissie eens dat iedere nieuwe kolencentrale binnen de EU vanaf nu in beginsel in staat moet zijn om de technologie van CCS toe te kunnen passen.

## **Fiche: Mededeling eindrapport van de CARS 21-groep**

**Titel: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad inzake een concurrerend regelgevingskader voor de automobielin industrie voor de 21<sup>ste</sup> eeuw. Standpunt van de Commissie over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog niveau. Een bijdrage tot de strategie van de EU voor groei en werkgelegenheid.**

*Datum Raadsdocument:* 19 februari 2007  
*Nr Raadsdocument:* 5746/07 en 5747/07  
*Nr. Commissiedocument:* COM (2007) 22  
*Eerstverantwoordelijk ministerie:* EZ i.o.m. V&W, VROM, FIN, SZW, OCW, BZ, OS, DEF

*Behandelingstraject in Brussel:* Raadswerkgroep Concurrentievermogen en Groei, Raad voor Concurrentievermogen 19/2/2007 (presentatie Commissie-mededeling). Verder behandelingstraject niet bekend.

### *Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel*

De Europese automobielin industrie wordt momenteel gekenmerkt door een hevige prijsconcurrentie, hoge grondstoffen- en energieprijzen, een sterke nadruk op kostenbeheer en een herstructurering van de productieprocessen. Deze mededeling geeft aan welke richting het automobielbeleid in de toekomst uitgaat en doet een aantal voorstellen om de concurrentiekracht van de Europese auto-industrie op wereldniveau te versterken. Zij bevat het standpunt van de Commissie over het eindrapport van de CARS 21-groep op hoog niveau die in 2005 door Commissaris Verheugen in het leven is geroepen en bestaat uit de voornaamste belanghebbenden vanuit lidstaten, industrie, NGO's en leden van het Europees Parlement. De CARS 21-groep concludeerde na haar evaluatie dat het grootste deel van de wetgeving noodzakelijk en nuttig is om de gezondheid, veiligheid, consument en het milieu te beschermen. Niettemin vond de groep 38 EG-richtlijnen die kunnen worden vervangen door internationale reglementen van de VN.

De mededeling richt zich op zeven deelgebieden. De belangrijkste elementen zijn:

1. Interne markt: Het huidige typegoedkeuringsstelsel voor complete voertuigen is effectief en moet worden gehandhaafd. Voorts moeten ook andere categorieën automobielproducten (bv. bussen en vrachtwagens) van de voordelen van dit stelsel kunnen profiteren.
2. Vereenvoudiging en de internationalisering van de regelgeving: Het grootste deel van de wetgeving is noodzakelijk en nuttig om de gezondheid, veiligheid, consument en het milieu te beschermen. Niettemin vond de groep 38 EG-richtlijnen die kunnen worden vervangen door internationale reglementen van de VN zonder daardoor het niveau van veiligheid en milieubescherming te verminderen. In aanvulling daarop kan 1 richtlijn worden ingetrokken en kunnen voor 25 richtlijnen en VN-reglementen automatische en virtuele tests worden ingevoerd. De Commissie steunt deze aanbevelingen, maar zal erop toezien dat de Gemeenschap daarnaast ook los van de VN nog wetgeving kan voorstellen.
3. Milieuvriendelijk wegvervoer; de geïntegreerde aanpak: De mededeling bevestigt de verdere beperking van de verontreinigende emissies overeenkomstig de Thematische strategie inzake luchtverontreiniging. Bovendien bevat de mededeling een beschrijving van de belangrijkste elementen van de toekomstige strategie van de Commissie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door auto's. De toekomstige strategie is gebaseerd op een geïntegreerde aanpak om de EU-doelstelling van 120 g CO<sub>2</sub>/km in 2012 te halen door een

combinatie van Europese en nationale maatregelen en past in de context van de recentelijk aangenomen mededeling van de Commissie "Een energiebeleid voor Europa". Hiervan dient een verlaging tot 130 gr/km door technische aanpassingen te worden behaald. De rest van de verlaging tot 120 gr/km wil de Commissie behalen door aanvullende maatregelen als zuinigere banden en airconditioning, een indicator wanneer te schakelen of bandenspanningsmeters. Daarnaast wil de Commissie een gedeelte van dit gat dekken door het koolstofgehalte van brandstof te verlagen, De Commissie zal in 2007 met een voorstel voor Euro-6-emissiegrenswaarden komen om de emissie van verontreinigende stoffen door zware bedrijfsvoertuigen nogmaals aanzienlijk te beperken. Tevens streeft de Commissie naar een holistische benadering om geluidsproblemen aan te pakken (2007-2009), waarbij alle relevante belanghebbenden en factoren worden betrokken (bv. verkeersmanagement, rijgedrag, voertuig- en bandentechnologie, wegdek).

4. Veiliger Europese wegen: Van de voorgestelde voertuiggerelateerde acties is de installatie van een systeem voor elektronische stabiliteitscontrole, een elektronisch rijhulpsysteem, de belangrijkste. De mededeling onderstreept het belang van een holistische aanpak van de verkeersveiligheid, waarbij rekening wordt gehouden met voertuigkenmerken, infrastructuur en weggebruikers.
5. Handel en overzeese markten: In het streven naar eerlijke wereldwijde concurrentie wordt benadrukt dat intellectuele eigendomsrechten wereldwijd moeten worden afgedwongen. Daarnaast wordt voorgesteld om per land (met name in Azië) de mogelijkheden te bekijken om d.m.v. bilaterale handelsovereenkomsten de markttoegang te verbeteren.
6. Onderzoek en Ontwikkeling: Schone hernieuwbare brandstoffen en gebruik van ICT in voertuigen en wegen zijn cruciaal voor het toekomstige concurrentievermogen. Hierbij zal de bestaande samenwerking tussen EU en de industrie (met name binnen het Zevende Kaderprogramma voor Onderzoek en Ontwikkeling) worden gecontinueerd. De Commissie is voornemens om een gezamenlijk technologie-initiatief op het gebied van waterstof en brandstoffencellen op te zetten en om een verordening over voertuigen op waterstof voor te stellen.
7. Belastingen en fiscale stimulansen: de Commissie, het Europees Parlement en de Raad bespreken momenteel een voorstel voor een richtlijn betreffende de belastingen op personenauto's. De Commissie roept lidstaten en EP op om het voorstel zo snel mogelijk goed te keuren.

*Rechtsbasis van het voorstel:* Niet van toepassing, want het betreft een mededeling.

*Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:*  
Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

*Instelling nieuw Comitologie-comité:* Niet van toepassing, het betreft een mededeling

*Subsidiariteit en proportionaliteit:*

Subsidiariteit: In beginsel niet van toepassing want het betreft een mededeling. Indien echter tot een beoordeling moet worden overgegaan, dan luidt het oordeel: Positief. De meerwaarde van de mededeling van de Commissie ligt besloten in de integrale en internationale aanpak die de EG voorstaat. De mededeling betreft een kader met een visie op het toekomstige Europese beleid voor de automobiellindustrie. In een sector die zich in toenemende mate kenmerkt door een internationaal karakter, is het positief dat de EG inzet op Europese en waar mogelijk internationale oplossingen. Zeker voor Nederland betreft het een sterk internationaal georiënteerde sector waarbij het EU-niveau het meest geëigend is om aangelegenheden op de agenda te zetten. De inzet op afzonderlijke onderdelen zoals bijvoorbeeld euro VI is reeds door het kabinet in de afzonderlijke fiches als positief beoordeeld. Per concrete maatregel moet bezien worden of de doelstelling daarvan niet althans deels

aan de lidstaten kan worden overgelaten, maar dit is pas mogelijk als voorgenomen regels uitgewerkt zijn in concrete voorstellen, waarover na publicatie aparte BNC fiches zullen worden opgesteld.

Proportionaliteit: In beginsel niet van toepassing want het betreft een mededeling. Indien echter tot een beoordeling moet worden overgegaan, dan luidt het oordeel: Positief. De mededeling geeft vooral een overzicht van bestaande wetgevingsinitiatieven en van maatregelen die niet verder gaan dan noodzakelijk om hun doel te bereiken. Evenals bij subsidiariteit is de inzet ten aanzien van proportionaliteit op afzonderlijke onderdelen zoals euro VI reeds door het kabinet in afzonderlijke fiches als positief beoordeeld. De initiatieven kunnen dan ook door Nederland worden ondersteund, waarbij op onderdelen als het terugdringen van de uitstoot van fijnstof Nederland de EG aanspoort tot een ambitieus beleid. Voor toekomstige voorstellen is de proportionaliteitstoets op afzonderlijke onderdelen pas aan de orde na publicatie ervan.

*Consequenties voor de EU-begroting: Geen*

De mededeling betreft een kader met een visie op het toekomstige Europese beleid voor de automobielenindustrie en heeft zodoende geen directe financiële consequenties. De Commissie sluit in het algemeen aan bij het bestaande beleidsvoorstellen voor de automobielenindustrie. Binnen het Zevende kaderprogramma voor Onderzoek en Ontwikkeling is geld beschikbaar voor onderzoek gerelateerd aan de automobielenindustrie, waar op basis van excellentie aanvragen kunnen worden ingediend.

*Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:*

Strikt genomen niet van toepassing. De mededeling heeft geen directe consequenties.

De door de Commissie bepleite verlaging van de administratieve lasten kan Nederland toejuichen. Met betrekking tot de aanscherping emissie-eisen en aanpassing richtlijnen op gebied van verkeersveiligheid zullen er consequenties zijn voor het bedrijfsleven. Er zijn waarschijnlijk ook kosten voor (onderzoek en ontwikkeling van) technische aanpassingen. Feitelijke consequenties van alle reeds gepubliceerde voorstellen zijn in de fiches behandeld die daarover zijn opgesteld. Feitelijke consequenties van beleidsvoornemens kunnen pas getrokken worden als de daadwerkelijke concept-richtlijnen er liggen, waarin maatregelen worden aangekondigd en/of verder worden uitgewerkt. Daar zullen dan uiteraard ook BNC fiches over worden opgesteld.

*Vervolgtraject financiële afspraken: niet van toepassing.*

*Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): niet van toepassing.*

*Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: niet van toepassing,*

*Consequenties voor ontwikkelingslanden:*

Bezien moet worden of het in VN-verband regelen van technische eisen en het afdwingen van intellectuele eigendomsrechten wereldwijd mogelijk consequenties voor ontwikkelingslanden zou kunnen hebben. De aanscherping van emissie-eisen en aanpassing richtlijnen op gebied van verkeersveiligheid kunnen ook consequenties hebben voor het bedrijfsleven in ontwikkelingslanden.

*Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:*

In het licht van de algemene benadering en uitwerking van het EU industriebeleid, zoals in 2005 vastgesteld in de mededeling *“Implementing the Community Lisbon Programme: A Policy Framework to Strengthen EU Manufacturing – towards a more integrated approach for Industrial Policy* (COM(2005)474 final) ondersteunt Nederland de ambitie om de concurrentiekracht van de automobielenindustrie te bevorderen. Uitgangspunt in die benadering van het industriebeleid is drieledig:

- randvoorwaarden op orde;
- bevorderen van het vernieuwingsvermogen;
- aandacht voor groepen van bedrijven en specifieke knelpunten.

#### Randvoorwaarden op orde

Het Nederlandse belang moet vooral worden gezien in het kader van de gehele waardeketen van de Nederlandse automobielenindustrie. De Nederlandse automobielenindustrie (geschatte omzet: €12 miljard, geschatte werkgelegenheid: 38.000 medewerkers) kenmerkt zich als een relatief kleine, maar veelzijdige sector, met diverse eindfabrikanten en veel toeleveranciers op verschillende plaatsen in de keten. Deze worden aangevuld met kennisinstellingen en organisaties werkzaam op het vlak van *engineering* en testen. Voor Nederland is de *aftermarket* (markt voor services en reparatie) van belang. Daarbij denkt Nederland met name aan onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot informatie en de liberalisering van de markt voor vervangingsonderdelen. Nederland mist een melding over liberalisering van de markt van vervangingsonderdelen in de mededeling. Ten aanzien van motorvoertuigeisen die de veiligheid betreffen is Nederland voorstander van aansluiting bij de VN-regelgeving om hiermee het regelgevend kader te vereenvoudigen. Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat het financieel beslag van de toekomstige voorstellen zal zijn.

In het besef dat de automobielenindustrie per definitie internationaal opereert steunt Nederland het beleid van de Commissie op het gebied van handel en de toegang tot internationale markten met het oog op het behoud van de concurrentiepositie van de industrie wereldwijd. Dergelijke akkoorden kunnen bijdragen aan het verdergaand liberaliseren van handel en zijn dan ook van belang voor alle handel (alle sectoren en industrieën). Niet alleen of niet speciaal voor de Europese automobielenindustrie. De WTO-ronde en bilaterale akkoorden zijn complementair aan elkaar en dienen dan ook beide met volle inzet te worden aangepakt door de EU. De markten waar de EU zich momenteel op richt met bilaterale akkoorden, ASEAN-landen, India en Zuid-Korea, zijn alle van belang voor de Europese industrie als geheel.

#### Bevorderen van het vernieuwingsvermogen

Nederland benadrukt het belang dat de Europese Unie een duidelijke impuls geeft aan eco-efficiënte innovaties op het gebied van schoon energie gebruik, ook in het transport. Tenslotte juicht Nederland de bindende normstelling voor de CO<sub>2</sub>-doelstellingen toe. Nederland stelt echter dat de voorgestelde doelstellingen niet ver genoeg gaan. De Nederlandse inzet op het gebied van CO<sub>2</sub>-uitstoot is 120 gr/km per 2012. Volgens Nederland moet de EU dit volledig behalen door technische verbeteringen. Nederland is in het algemeen geen tegenstander van koppeling van verschillende doelstellingen, maar in het geval van koppeling tussen CO<sub>2</sub> en Auto's en Biobrandstoffen gaat de koppeling ten koste van (reeds vastgelegde) ambities, is de koppeling niet functioneel en vermindert de transparantie. De CO<sub>2</sub> doelstelling moet worden gehaald zonder nadelige effecten voor andere emissies. Veelal gaat een verlaging van CO<sub>2</sub> emissies samen met een verlaging van de andere emissies. Bij sommige technologische opties echter niet. Als hiervoor wordt gekozen door de industrie blijft luchtkwaliteit een probleem bij uitbreiding van wegen.

Innovatie is van belang uit het oogpunt van verkeersveiligheid. De Nota Mobiliteit-doelstelling ten aanzien van de reductie van het aantal slachtoffers is voor een substantieel deel afhankelijk van innovatie van voertuigen. Innovatie is voorts van belang bij de bevordering van de Europese concurrentiekracht. Het Europese programma voor Onderzoek en Technologieontwikkeling KP7 zoals gepresenteerd in de mededeling sluit goed aan bij het recent door de Nederlandse Automotive Industrie ontwikkelde *Innovatie Programma High Tech Automotive Systems* (HTAS) met als speerpunten *‘Vehicle Efficiency’* en *‘Driving Guidance’*. Het Nederlands Innovatie Programma focust zodoende zowel op schoon en zuinig brandstofverbruik als op verbetering van verkeersveiligheid en mobiliteit.

#### *Aandacht voor groepen van bedrijven en specifieke knelpunten*

Nederland vindt het belangrijk dat niet alleen de auto-industrie in beeld is, maar ook de hoogwaardige en efficiënte MKB-bedrijven in de toelevering en de markt voor services en vervangingsonderdelen.

Nederland pleit voor zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de Euro VI normen voor vrachtverkeer. Nederland zet hierbij in op 2012. Nederland is verheugd dat de Commissie aangeeft dit jaar met een voorstel te komen. Een deel van de Nederlandse luchtkwaliteits-problematiek komt voort uit het feit dat vrachtwagens in de praktijk hogere emissies hebben - vooral van NOx - dan op grond van de emissienormen mag worden verwacht. Daarom ondersteunt Nederland de ambitie van de Commissie om ten aanzien van vrachtwagens en bussen UN/ECE regelgeving aan te nemen die ook de "real-life"-emissies reguleert bovenop de huidige emissienormen die slechts op een standaard testcyclus zijn gebaseerd. Nederland streeft verdere wereldwijde harmonisering van richtlijnen voor technische voertuigeisen na.

De Commissie bepleit een snelle aanvaarding van het richtlijnvoorstel voor belastingen op personenauto's. Nederland steunt het richtlijnvoorstel op onderdelen. De restitutie van registratiebelasting bij uitvoer en de herstructurering van de registratie- en motorrijtuigenbelasting op CO<sub>2</sub>-grondslag kunnen in beginsel op Nederlandse steun rekenen. De afschaffing van de registratiebelasting zoals die door de Commissie wordt voorgesteld wijst Nederland af.



## **Fiche: Mededeling Lissabondoelstellingen op onderwijs- en opleidingsgebied**

**Titel: Mededeling van de Commissie Een samenhangend kader van indicatoren en benchmarks voor de toetsing van de vorderingen met de Lissabondoelstellingen op onderwijs- en opleidingsgebied**

*Datum Raadsdocument:* 21/02/2007  
*Nr Raadsdocument:* 6672/07  
*Nr. Commissiedocument:* COM(2007)61  
*Eerstverantwoordelijk ministerie:* OCW i.o.m. EZ, FIN, LNV, SZW, VWS, BZ

*Behandelingstraject in Brussel:* Onderwijscomité, OJC-Raad 24-25 mei.

### *Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:*

Als bijdrage aan de Lissabonstrategie hebben de ministers van onderwijs gemeenschappelijkdoelstellingen voor de verbetering van de onderwijs- en opleidingsstelsels goedgekeurd, alsook een werkprogramma om deze doelstellingen uit te werken (Onderwijs en opleiding 2010). Dit wordt uitgevoerd via de methode van open coördinatie. Indicatoren spelen een belangrijke rol bij de toetsing van de geboekte vooruitgang en de identificatie van goede praktijken in de lidstaten.

Op verzoek van de Raad (mei 2005) stelt de Commissie in deze mededeling een kader van 20 indicatoren voor, ter monitoring van de Lissabondoelstellingen voor onderwijs, de doelstellingen van Onderwijs en Opleiding 2010, alsmede de doelstellingen van het Bologna- en het Kopenhagenproces. Dit kader vervangt het huidige kader van 29 indicatoren dat diende ter beoordeling van de tussen 2004 en 2006 geboekte vooruitgang. Dit nieuwe kader doet recht aan de prioriteiten uit de Onderwijs en Opleiding 2010 strategie. De voorgestelde indicatoren zijn gestructureerd volgens de acht beleidsterreinen van deze strategie:

- verbetering van de rechtvaardigheid in onderwijs en opleiding;
- bevordering van de doelmatigheid in onderwijs en opleiding;
- concreet gestalte geven aan een leven lang leren;
- sleutelcompetenties van jongeren;
- modernisering van het schoolonderwijs;
- modernisering van beroepsonderwijs en – opleiding (Kopenhagenproces);
- modernisering van het hoger onderwijs (Bolognaproces);
- inzetbaarheid.

De mededeling bespreekt vervolgens in grote lijnen de statistische infrastructuur (welke gegevensbronnen zijn er al, welke moeten nog worden ontwikkeld) die als basis voor de 20 gekozen indicatoren kan dienen.

In de conclusies schetst de Commissie het vervolgtraject. De Commissie zal de Raad, na goedkeuring van het kader, gedetailleerde surveyvoorstellen voorleggen voor de nieuwe indicatoren binnen dit kader, en in 2008 verslag uitbrengen aan de Raad over de voortgang en de deelname van de lidstaten. Ten slotte wil de Commissie met de lidstaten nagaan of een EU-benchmark haalbaar is om in 2015 minstens 2% van het BBP in een gemoderniseerde hoger onderwijssector te investeren.

### *Rechtsbasis van het voorstel:*

Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

### *Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:*

Niet van toepassing, het betreft een mededeling.

## *Instelling nieuw Comitologie-comité: Niet van toepassing*

### *Subsidiariteit en proportionaliteit:*

**Subsidiariteit:** Strikt genomen niet van toepassing, het betreft een mededeling. Voor zover tot een beoordeling dient te worden overgegaan, luidt het oordeel positief. Voor beoordeling van de voortgang op de Lissabonagenda zijn (internationaal vergelijkbare) gegevens nodig die voor alle lidstaten volgens geharmoniseerde definities en classificaties worden vastgesteld, ontwikkeld en verzameld.

**Proportionaliteit:** Strikt genomen niet van toepassing, het betreft een mededeling. Voor zover tot een beoordeling dient te worden overgegaan, luidt het oordeel positief. De methode van open coördinatie laat de lidstaten vrij in de keuze van de beleidsinstrumenten om de gezamenlijk afgesproken doelstellingen te behalen. In de uitwerking van het voorgestelde kader van indicatoren moet nog veel gebeuren. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande gegevensverzamelingen; voor zover het om nieuwe gegevens gaat zal Nederland scherp waken dat de baten van extra gegevensverzameling opwegen tegen eventuele additionele administratieve lasten van scholen en burgers.

### *Consequenties voor de EU-begroting: geen*

### *Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:*

De Commissie stelt een kader van 20 indicatoren voor.

- Hiervan zijn 8 indicatoren beschikbaar in het Europees Statistisch Systeem (ESS). Vier van deze indicatoren vallen onder een bestaande verordening (LFS), de andere vier zullen vallen onder de kaderverordening onderwijsstatistiek die nu in voorbereiding is (UOE). Hiervan is geen extra administratieve lastendruk te verwachten;
- Twee indicatoren kunnen eveneens binnen het ESS worden ontwikkeld. Hiervan is geen extra administratieve lastendruk te verwachten. Eén indicator kan zonder extra lasten op basis van Eurydice gegevens worden ontwikkeld.
- Zes indicatoren kunnen worden gebaseerd op bestaand internationaal toetsonderzoek (PISA) of in ontwikkeling zijnde toetsonderzoek bij leerlingen en volwassenen (PIAAC, ICCS, EU taalindicator, EU project *Learning to learn*).
- Eén indicator kan worden gebaseerd op de AES (*adult education survey*), die naar verwachting rond 2010 Europees verplicht zal worden. Voor dit onderzoek streeft het CBS ernaar de output zoveel mogelijk af te leiden uit bestaande bronnen in combinatie met minimale nieuwe waarneming. Nederland moet voor de meeste overige surveys nog over deelname beslissen. Deelname zal tot enige additionele administratieve lastendruk leiden, hoe groot deze zal zijn, en voor wie, zal afhangen van het gekozen design van het instrument.
- Voor de twee resterende voorgestelde indicatoren is nu geen datamateriaal voorhanden (schoolmanagement, scholen als veelzijdige lokale leercentra). Deze indicatoren betreffen het interne schoolproces. Dataverzameling zal waarschijnlijk tot enige additionele administratieve lasten bij scholen leiden, de mate zal afhangen van de keuze van het instrumenten die nog geheel ontwikkeld moeten worden. Nederland is geen voorstander van instrumenten die een toename van administratieve lasten voor scholen met zich meebrengen.

De Commissie wil met de lidstaten nagaan of een EU-benchmark haalbaar is om in 2015 minstens 2% van het BBP in een gemoderniseerde hoger onderwijssector te investeren. Dit percentage ligt nu voor Nederland op zo'n 1,3%. Als deze aanbeveling zou worden overgenomen (maar deze is niet bindend), dan zou dit een toename in publieke en private investeringen in het hoger onderwijs kunnen betekenen. Nederland wil zich echter niet vastleggen op een benchmark voor onderwijsuitgaven omdat Nederland zelf wil kunnen bepalen aan welke doelen nationale begrotingsmiddelen worden besteed.

*Vervolgtraject financiële afspraken:*

Indien het voorstel budgettaire gevolgen heeft, dan worden deze ingepast binnen de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels budgetdiscipline.

*Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):* geen

*Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: niet van toepassing*

*Consequenties voor ontwikkelingslanden:* geen

*Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:*

Nederland ondersteunt het gebruik van de methode van open coördinatie om de Lissabon-doelstellingen te bereiken. Om het doelbereik in het eigen land en in de EU als geheel te evalueren, en om goede praktijken in andere lidstaten op het spoor te komen, zijn valide, consistente en eenvoudig te interpreteren internationaal vergelijkbare indicatoren onontbeerlijk.

In de uitwerking van het kader van indicatoren moet nog veel gebeuren. Nederland zal dit proces kritisch volgen, met name waar het gaat om de nadere specificatie van de indicatoren, en de mogelijke ontwikkeling van nieuwe gegevensverzamelingen. Deze opstelling wordt in ieder geval gesteund door Duitsland, Oostenrijk en Zweden, van de overige lidstaten is het standpunt nog niet bekend.

Specificatie van indicatoren

- De indicatoren zijn in het voorgestelde kader veelal globaal geformuleerd als aandachtsgebieden (bijv. schoolmanagement), gekoppeld aan de 8 beleidsterreinen van de O&E)2010 strategie. Nederland zal de Commissie vragen om een concrete specificatie van de definitie van elke indicator, die duidelijk maakt welk doelbereik de indicator precies moet indiceren. De consequenties voor de benodigde dataverzameling dienen vervolgens precies in kaart te worden gebracht.
- Hierbij zal Nederland vragen om prioritering. Voor Nederland heeft prioriteit de uitwerking en de verbetering van (de tijdreeksen van) de indicatoren die nu binnen het ESS vallen (indicator 1, 2, 3, 9, 14, 15, 16, 18, 19, 20). De prioritering van (verbetering van de statistische gegevens voor) indicator 19 (investeringen in onderwijs) betekent overigens niet dat Nederland het voorstel van de Commissie voor een benchmark voor hoger onderwijsuitgaven steunt. Vervolgens de specificatie van de indicatoren die vallen binnen de in ontwikkeling zijnde gegevensverzamelingen van de EU en de OESO (indicator 4, 5, 6, 7, 8, 12, 17), waarbij rekening wordt gehouden met de tijdpaden van de verschillende onderzoeken. Voor de indicatoren 10 en 11 bestaan nog geen gegevensverzamelingen binnen scholen. Nederland is geen voorstander van indicatoren die leiden tot extra administratieve lasten voor scholen.
- De voorgestelde indicator 13 ('stratificatie van de onderwijs- en opleidingsstelsels) indiceert volgens Nederland geen doelbereik, maar is een achtergrondvariabele, en kan uit het kader worden geschrapt.

Nieuwe gegevensverzamelingen

- Wat betreft voorstellen voor nieuwe gegevensverzameling zal Nederland benadrukken dat deze vergezeld moeten gaan van een adequate kosten-batenanalyse waarin de additionele lastendruk wordt afgewogen tegen de beleidsrelevantie van de te verkrijgen statistische informatie.

- De nadere specificatie van indicatoren, de ontwikkeling van instrumenten, en vervolgens gegevensverzameling zal een proces van jaren zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat in 2010 het nieuwe werkprogramma zal worden vastgesteld. De uitwerking zal dus zoveel mogelijk robuust moeten zijn.
- De Commissie spreekt in de mededeling als het gaat om nieuwe gegevensverzameling alleen over het instrument van enquêtes. Nederland is van mening dat lidstaten vrij moeten zijn in de keuze van dataverzamelingsinstrumenten. Ook andere mogelijkheden van (bijv. administratieve) gegevensverzameling kunnen in deze afweging worden meegenomen.

De Commissie wil met de lidstaten nagaan of een EU-benchmark haalbaar is om in 2015 minstens 2% van het BBP in een gemoderniseerde hoger onderwijssector te investeren. Dit percentage ligt nu voor Nederland op zo'n 1,3%. Als deze aanbeveling zou worden overgenomen (maar deze is niet bindend) dan zou dit een toename in publieke en/of private investeringen in het hoger onderwijs kunnen betekenen. Nederland wil zich echter niet vastleggen op een benchmark voor hoger onderwijsuitgaven omdat Nederland zelf wil kunnen bepalen aan welke doelen nationale begrotingsmiddelen worden besteed.