

Vergaderjaar 2012–2013

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 158

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 mei 2013

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 27 maart 2013 is gesproken over het rapport «An Economic Assessment of Low-Carbon Vehicles». Uw commissie heeft de minister van Infrastructuur en Milieu verzocht om een reactie. Aangezien het rapport gaat over de gevolgen van de transitie naar zuinige voertuigen als gevolg van Europese CO₂-normering, en aangezien het bronbeleid in mijn portefeuille valt, heb ik de beantwoording op me genomen.

Samenvatting van het rapport

In het Witboek Transport staat het doel om de broeikasgassen in de transportsector in 2050 met 60% terug te brengen ten opzichte van 1990. Dit valt samen met andere doelen, zoals het terugdringen van overheids-tekorten in de Europese lidstaten, het aanjagen van de Europese economie en het creëren van werkgelegenheid. Daarom is het van belang om te weten wat de economische impact is van de transitie naar zuinige voertuigen. Het rapport laat zien dat een transitie naar zuinige personen- en lichte bestelauto's tot meer investeringen in voertuig-technologie leidt, en dus tot meer werkgelegenheid in die sector. Daarnaast leiden zuinige voertuigen tot lagere brandstofkosten, met licht positieve effecten op de Europese economie en indirecte werkgelegenheid tot gevolg. Er worden twee scenario's bekeken, het eerste gaat uit van de huidige normen van 95g CO₂/Km voor personenauto's en 147g CO₂/Km voor lichte bestelauto's in 2020; het tweede gaat uit van iets lagere doelen in 2020 (als gevolg van het feit dat autofabrikanten meer doen dan de norm ze verplicht) en een jaarlijkse efficiëntieverbetering van 3% per jaar na 2020. Dit leidt volgens het rapport tot respectievelijk € 57 tot € 79 miljard aan brandstofbesparing en 356.000 en 443.000 nieuwe banen in de EU in 2030.

Appreciatie van het rapport

De conclusies van het rapport, dat de transitie naar zuiniger voertuigen goed is voor de Europese economie en werkgelegenheid, zijn in mijn ogen een ondersteuning van het Kabinetsbeleid om in te zetten op groene groei.

Die transitie wordt in belangrijke mate gedreven door CO₂-normen voor personen- en lichte bestelauto's, dus ik zie het rapport ook als een bevestiging dat de Nederlandse ambitieuze inzet op die dossiers goed is voor economie, werkgelegenheid en klimaat.

De meerwaarde van dit rapport ten opzichte van de effectbeoordelingen van de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's van de Europese Commissie, is dat de laatste vooral kijkt naar de effecten binnen de auto-industrie, terwijl dit rapport ook kijkt naar de effecten op andere sectoren. De brede samenstelling van de adviesgroep van autoproducenten, onderdelenleveranciers, vakbonden, energieproducenten en milieuorganisaties maakt duidelijk dat het rapport breed gedragen wordt. Daarmee zal dit rapport in mijn ogen een belangrijke rol gaan spelen in de discussie over verdere aanscherping van de CO₂-normen na 2020, die naar verwachting later dit jaar in Brussel van start zal gaan.

Betekenis voor Nederland en vervolgstappen

De conclusies dat de transitie naar zuiniger voertuigen leiden tot meer investeringen in voertuigtechnologie en lagere brandstofkosten, zijn voor Nederland van groot belang, en rechtvaardigen nadere beschouwing. Ten eerste omdat Nederland een sterke positie heeft als het gaat om het leveren van voertuigonderdelen. Er zijn op dit moment in Nederland zo'n 45.000 banen op de een of andere manier betrokken bij de productie van onderdelen die voertuigen zuiniger en efficiënter maken. Het is interessant om te onderzoeken hoe dit zich verhoudt tot de rest van de EU, en of we die sterke positie kunnen verstevigen en uitbreiden.

En ten tweede worden er in Nederland, dankzij ons fiscale beleid, veel zuinige voertuigen verkocht. Nederlands is daarmee een van de koplopers in Europa als het gaat om het verlagen van het brandstofverbruik. Hoewel de impact hiervan minder groot is dan de investeringen in voertuigtechnologie, dringt toch de vraag op of we in Nederland meer dan gemiddeld profiteren van de positieve effecten op de economie.

Om antwoorden te krijgen op bovenstaande vragen, is er inmiddels contact geweest tussen mijn departement en de European Climate Foundation en Cambridge Econometrics; respectievelijk opdrachtgever en uitvoerder van het rapport. Zij zullen de gegevens die voor Nederland van belang zijn uit de gebruikte databases halen en nader beschouwen, eventueel aangevuld met extra onderzoek. De conclusies daarvan zijn na de zomer beschikbaar, dus ik zal uw Kamer daarvan op de hoogte brengen zodra de gegevens bij mij bekend zijn.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld