

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2239

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Nederland tegen Brussel: schiet op met ban op verbrandingsmotor»* (ingezonden 12 maart 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 april 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met artikel «Nederland tegen Brussel: schiet op met ban op verbrandingsmotor»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Wat vindt u van de inleiding van het artikel waarin staat dat Nederland de Europese Commissie oproept om de verkoop van nieuwe auto's en bestelbusjes met een verbrandingsmotor vanaf 2030 te verbieden?

In hoeverre komt dit artikel overeen met de inhoud van de non-paper «Transition to zero-emission light duty vehicles»? Indien het artikel onjuistheden bevat, welke zijn dat dan?²

Antwoord 2, 3

In het genoemde non-paper roep ik de Europese Commissie op om met een datum te komen vanaf wanneer de nieuwverkoop van auto's en bestelbusjes met een fossiele verbrandingsmotor wordt uitgefaseerd. Dit kan inderdaad bewerkstelligd worden met een verbod. Mijn voorkeur gaat echter uit naar het aanscherpen van de huidige EU-wetgeving voor CO₂-normering tot een uitstoot van 0 g/km. Zo sturen we op het doel (emissieloos), zonder autofabrikanten te beperken in de manier waarop dit moet worden bereikt.

¹ de Volkskrant, 10 maart 2021 (<http://www.volkskrant.nl/editie/20210311/nederland-tegen-brussel-schiet-op-met-ban-op-verbrandingsmotor~b613dd2a/>)

² Website permanente vertegenwoordiging Nederland in Brussel, 10 maart 2021 (Non-paper – Transition to zero-emission light-duty vehicles | Publication | The Netherlands at International Organisations (permanentrepresentations.nl))

Vraag 4

Klopt het dat het vigerende regeerakkoord spreekt van het streven naar 100% zero-emissie nieuwverkoop per 2030, maar dat er nooit afgesproken is dat dit zou moeten leiden tot een (wettelijk) verbod op de nieuwverkoop van benzine- of dieselauto's?

Antwoord 4

Ja, dat klopt. Ook in het Klimaatakkoord is het streven naar 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030 afgesproken. Dit om de afspraken van Parijs en de in de Klimaatwet vastgelegde CO₂-doelstellingen te kunnen realiseren.

Vraag 5

Is een wettelijk verbod het doel dat het kabinet nastreeft? Is het de intentie van het kabinet het «streven» genoemd in het regeerakkoord om te zetten in een verbod? Is het de bedoeling dat een dergelijk verbod in 2030 ingaat?

Antwoord 5

Het kabinet streeft naar 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030. Het heeft de voorkeur om dit via EU-wetgeving te bereiken. Een verbod is één van de mogelijkheden.

Vraag 6

Klopt hetgeen in het artikel genoemd dat een nationaal verkoopverbod niet strookt met de wijze waarop toelating van voertuigen in Europa geregeld is? Wordt er daarom ingezet op een Europees verbod?

Antwoord 6

Ja het klopt dat een nationaal verkoopverbod niet strookt met de wijze waarop toelating van voertuigen in Europa geregeld is. Daarom gaat mijn voorkeur uit naar het aanscherpen van de huidige EU-wetgeving voor CO₂-normering.

Vraag 7

Deelt u de mening dat Europees bronbeleid de voorkeur geniet om doelen te realiseren en dit voorrang verdient boven nationale richtcijfers? Deelt u de mening dat nationale maatregelen marktversturend kunnen werken en kostbaar zijn, nu het netto-rendement kan tegenvallen gelet op bijvoorbeeld parallelle stromen van im- en export en weglekeffecten?

Antwoord 7

Europees bronbeleid heeft mijn voorkeur voor het realiseren van 100% zero-emissie nieuwverkoop. Aanvullende nationale (fiscale en financiële) maatregelen zijn evenwel nodig, nuttig en effectief om de afgesproken en wettelijk vastgelegde CO₂-doelen te kunnen realiseren, en om voor de automobilist de overstap naar emissievrij rijden mogelijk te maken. Elk Europees land stimuleert ook op een eigen manier emissievrij rijden. Ik ben het met u eens dat zorgvuldig moet worden gekeken naar de (kosten)effectiviteit van maatregelen. Daarvoor heb ik u ook recentelijk het rapport «Kosten-effectiviteit stimuleringsbeleid EV» gestuurd.

Vraag 8

Hoe kijkt u aan tegen het feit dat grote autolanden als Duitsland, Frankrijk en Italië niet achter de oproep gedaan door Nederland en andere lidstaten staan? Deelt u de mening dat het aan boord hebben van deze landen de voorkeur geniet?

Antwoord 8

Het heeft uiteraard mijn voorkeur dat deze landen achter onze oproep staan; in de transitie naar een klimaatneutraal Europa in 2050 is het meekrijgen van alle EU-lidstaten van groot belang. Ik zal mij ervoor blijven inspannen om een brede coalitie van welwillende landen in de EU te creëren.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het logischer is de internationale automarkt haar werk te laten doen in plaats van een verbod op de verkoop van auto's met een verbrandingsmotor op te leggen, ons realiserende dat de meeste fabrikanten

tallose modellen met minder uitstoot, of zelfs zero-emissie op de markt (gaan) brengen en inmiddels circa een kwart van de nieuwverkoop van auto's zero-emissie betreft?

Antwoord 9

Nee, die mening deel ik niet. De aanscherping van de Europese CO₂-doelstellingen is nodig om de markt aan te zetten tot ontwikkeling van emissievrije auto's en de transitie te versnellen.