



Aan Staatssecretaris
Cc: Minister

nota

BNC-fiche EU-norm voor voertuigemissies ('Euro 7')

TER BESLISSING

Datum
2 december 2022

Onze referentie
290122

Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Beslistermijn
06-12-2022

Bijlage(n)
04

Inleiding

Op 10 november jl. heeft de Europese Commissie het wetsvoorstel gepresenteerd voor de aanscherping van voertuigeisen met betrekking tot emissies en de levensduur van voertuigbatterijen ('Euro 7', zie bijlage 2 en 3). De voorgestelde Nederlandse inzet ten aanzien van het voorstel wordt in het bijgevoegde concept BNC-fiche beschreven (bijlage 1).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het bijgevoegde BNC-fiche.

Beslistermijn

Voor 6 december, met het oog op de BNC-behandeling van 7 december. Via de CoCo (13/12) zal het fiche naar de MR (16/12) gaan ter goedkeuring, waarna het aan de Tweede Kamer wordt verstuurd.

Argumentatie

- 'Euro 7' is de herziening van 'Euro 6/VI', waarmee emissienormen van lichte- en zware voertuigen worden geregeld. Het stelt limieten aan de uitstoot van schadelijke, vervuilende stoffen uit de uitlaat. In de nieuwe norm zijn ook limieten opgenomen voor fijnstof-emissies van banden en remmen en eisen aan de batterijlevensduur bij elektrische auto's.
- Het voorstel 'Euro 7' wordt gedaan in het kader van de European Green Deal. De Euro 7-norm regelt welke emissies van vervuilende stoffen door een voertuig zijn toegestaan om toegelaten te worden op de weg. De norm stelt bovendien eisen aan de levensduur van de batterij in elektrische voertuigen.
- Het voorstel heeft twee hoofddoelen: 1) goed functioneren van de interne markt door adequate, kosteneffectieve en toekomstbestendige regels te stellen voor voertuigemissies, en 2) waarborgen van een goede milieu- en gezondheidsbescherming door het verder reduceren van emissies van luchtvervuilende stoffen door het wegtransport.

- De ingangsdatum van het voorstel is voor personen en bestelauto's gesteld op 1 juli 2025 en voor zware bedrijfswagens op 1 juli 2027.
- De beoordeling van het voorstel is over het algemeen positief. De voertuignormen zoals voorgesteld dragen op een efficiënte manier bij aan de beperking van voertuigemissies, zijn bewezen effectief, zorgen in economische zin voor een gelijk speelveld voor alle aanbieders op de markt, en bevorderen innovatie.
- Alle door Nederland ingebrachte punten (via het non-paper, bijlage 4) zijn in zekere mate gerespecteerd in het voorstel.
- Enkele kanttekeningen worden geplaatst bij o.a. de periode en ritcondities waarbij het voertuig moet voldoen aan de norm, de limietwaarden die gesteld worden voor lichte voertuigen en het zogenoemde koude-start budget, zodat dit zo min mogelijk emissieruimte schept in het vervolg van de rit. Daarnaast is waakzaamheid nodig voor (kleine) aanpassingen in de tekst die de effectiviteit van de naleving verminderen (zoals uitzonderingssituaties binnen de normering) of die een aanknopingspunt kunnen zijn voor het moedwillig ontduiken van de richtlijn door emissiebeperkende hardware en software te manipuleren.
- De Commissie stelt dat de gezondheidswinst door de nieuwe emissienormen in geld uitgedrukt groter is dan de extra reguleringskosten en aanpassingskosten voor de industrie.
- Om meer gedetailleerde uitspraken te doen over de financiële gevolgen en de gezondheidseffecten voor Nederland, zal nog een verdere doorrekening plaatsvinden.
- Naast dit wetgevingsvoorstel bestaan aparte normen voor de toegestane CO₂-emissies door voertuigen. Over de aanscherping van deze CO₂-normen is in november akkoord bereikt in de EU.

Datum

2 december 2022

Onze referentie

290122

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Beslistermijn

06-12-2022

Bijlage(n)

04

Krachtenveld

- In 2018 is de motie Kröger aangenomen, die de regering verzoekt zich in Europa in te zetten voor één limietwaarde voor gereguleerde stoffen voor lichte voertuigen, ongeacht of het een personen- of bestelauto is en ongeacht de toegepaste brandstof, op een technisch laagst mogelijk niveau. Dit 'Euro 7'- voorstel voldoet aan deze motie.
- In januari 2022 is het non-paper aan de Commissie¹ naar de Tweede Kamer gestuurd met de Nederlandse ambities op het gebied van het voorstel. Hierop is geen reactie uit de Tweede Kamer gekomen.
- Een aantal EU-lidstaten heeft de ambities van het Nederlandse non-paper ondersteund. Dit zijn met name lidstaten met een opgave voor betere luchtkwaliteit in (delen van) hun land. Andere lidstaten hebben zich niet uitgesproken, terwijl met name lidstaten met een significante auto- of auto-toeleveringsindustrie zich kritisch opstelden.
- D66 stelde begin november na berichtgeving een vraag over de inzet van de staatssecretaris. Daarop is geantwoord dat de Nederlandse inzet ambitieus is, zijn de punten uit het non-paper genoemd en is verwezen naar het BNC-fiche voor een meer uitgebreide beoordeling.

¹ [Kamerbrief over Non-paper Euro 7/VII | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

Financiële gevolgen

- Het kabinet zal inzetten op een zo veel mogelijk budget-neutrale invoering van 'Euro 7', waarbij nieuwe kosten zo veel mogelijk worden vermeden of beperkt. (Eventuele overblijvende) budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, conform de regels van de budgetdiscipline. Voor het voorstel betreft dit met name de verplichtingen waaraan de markttoezichthouder en typegoedkeuringsautoriteit (Dienst Wegverkeer) moeten voldoen.
- Voor voertuigfabrikanten zal een kostenverlaging in regelgevingskosten en een kostenverhoging voor technologie te zien zijn. In totaal vertaalt zich dit volgens de Commissie naar verwachting door in een stijging van voertuigprijzen voor consumenten van ongeveer 0,8% voor benzinevoertuigen en 2,2% voor dieselveertuigen.
- Verdere effecten voor het bedrijfsleven en de overheid worden onderzocht in uitvoeringstoetsen.

Afstemming

- Het fiche is binnen IenW afgestemd met DI, DLCE, DGMo, HBJZ en FIB.
- Het fiche is interdepartementaal afgestemd met BZ, DEF, FIN.
- Het fiche is ook afgestemd met de RDW, IPO, TNO, RIVM, RVO en RWS.
- Formele interdepartementale afstemming vindt nu plaats via de BNC en de CoCo. Het is denkbaar dat het fiche aan de hand van bespreking in de BNC en/of de CoCo nog op enkele punten wijzigt. Inhoudelijke wijzigingen worden niet verwacht gezien de uitvoerige afstemming, maar indien dit de inhoud substantieel raakt, zal dit aan u worden voorgelegd voorafgaand aan de bespreking in de Ministerraad.

Datum

2 december 2022

Onze referentie

290122

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Beslistermijn

06-12-2022

Bijlage(n)

04



Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Datum

6 december 2022

Kenmerk

294856

nota ter informatie

Beantwoording vragen minister Harbers
m.b.t. BNC-fiche Euro 7

Inleiding

Naar aanleiding van het BNC-fiche Euro 7, stelde u enkele vragen. In deze nota ter informatie worden deze vragen beantwoord.

Vraag en antwoord

Vraag 1:

Het is wel een stevige waslijst aan aanscherpingen, is de impact hiervan ook goed meegenomen?

Antwoord:

De impact-analyse voor Nederland moet nog afgerond worden. De Nederlandse voorstellen zullen niet leiden tot het toepassen van extra technologie bovenop de technologie die benodigd is bij het voldoen aan het voorstel van de Commissie. Ook bij eerdere Euro-normen beargumenteerden autofabrikanten dat deze zouden leiden tot hoge prijsstijgingen voor consumenten en meerverbruik bij motoren, maar dat bleek in de praktijk niet zo te zijn. Wel wordt een verhoging van onderhoudskosten verwacht, omdat het waarschijnlijker is dat de katalysator op een gegeven moment vervangen moet worden. Dit kost enkele honderden euro's, elke tien jaar. De door Nederland voorgestelde aanscherpingen hebben een positief effect op de uitstoot van schadelijke stoffen in normale rij-omstandigheden en maken het voorstel daarmee robuuster. Deze gezondheidswinst die hiermee gemoeid gaat zal terug te vinden zijn in de zorgrekening.

Vraag 2:

Wat betekent dit nog verder voor de betaalbaarheid van auto's voor mensen met een kleinere beurs? Zie ook de verontrustende berichtgeving van vandaag. Kortom, dit pleidooi kan wel eens grote maatschappelijke impact hebben, dus kunnen we niet zomaar onnadenkend doen. (Context: Voorgestelde inzet NL)

Antwoord:

Mensen met een kleinere beurs kopen vaak auto's op de tweedehandsmarkt en rijden veelal benzinevoertuigen. Prijzen voor nieuwe benzineauto's stijgen volgens de impact-analyse van de Commissie met ongeveer 0,8%. Dat komt voor een nieuwe auto van 20.000 euro neer op zo'n 160 euro. Prijzen voor tweedehandsauto's van voor 2025 worden niet door Euro 7 beïnvloed. Euro 7 zal geen effect hebben op de prijzen of op het onderhoud van elektrische auto's, die langzaam steeds bereikbaarder worden. Beslissingen door fabrikanten om te stoppen met het produceren van kleine stadsauto's zijn al eerder gemaakt door fabrikanten en staan los van Euro 7.

De aanscherpingen die Nederland voorstelt vragen niet om extra technologie bovenop wat voor het voorstel van de Commissie nodig is. Naar verwachting zal implementatie ervan daarom ook niet of nauwelijks leiden tot extra kosten bij aanschaf van een nieuwe auto. Wel wordt een lichte stijging van onderhoudskosten verwacht. De impact-analyse zal dit moeten aantonen.

Vraag 3:

Onderbouwing? (Context: "De Commissie verwacht een stijging van de voertuigprijzen door Euro 7 voor consumenten van enkele honderden euro's voor nieuwe lichte voertuigen met verbrandingsmotor en enkele duizenden euro's voor zware bedrijfsvoertuigen met verbrandingsmotor.")

Antwoord:

De Commissie onderbouwt dit via haar impact-analyse. Hierbij baseert zij zich op de implementatie van de benodigde technologie. De benodigde technologieën zijn bestaande technologieën en zijn veelal op nieuwe voertuigen van nu aanwezig.

Vraag 4:

Hoe weerlegt de Commissie de stellingname van de auto-industrie? (Context: "De auto-industrie waarschuwt ook voor grote prijsstijgingen van nieuwe voertuigen door de Euro 7-norm.")

Antwoord:

De Commissie geeft aan dat aan de norm kan worden voldaan met bestaande technologieën. Veel van deze technologie is al aan boord. Het voorstel zoals het er nu ligt is dan ook vooral een aanscherping van de robuustheid van de regelgeving, zonder drastische veranderingen in de techniek. Dit leidt tot een relatief lage toename van aanschafprijzen van nieuwe voertuigen.