

Vergaderjaar 2022–2023

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 3683**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 26 mei 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 24 maart 2023 over fiche: Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 3634).

De vragen en opmerkingen zijn op 12 april 2023 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 mei 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## **Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon**

Door verschillende fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat zijn vragen en opmerkingen voorgelegd aan mij over het fiche Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 3634). Met dank voor de gestelde vragen treft u mijn antwoorden hieronder aan.

### **VVD-fractie**

*De leden van de VVD-fractie lezen dat de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen de uitstoot van de door hen verkochte zware bedrijfsvoertuigen ten opzichte van 2019 moeten verminderen met 45% in 2030, 65% in 2035 en 90% in 2040. Deze leden vragen zich af hoe realistisch deze doelen zijn en op welke wijze de sector is meegenomen en of hier nader op kan worden ingegaan. Ook willen deze leden weten hoe de Minister dit proces beoordeelt.*

Ik acht deze doelen realistisch, omdat emissieloze voertuigen beschikbaar zijn voor vrijwel alle segmenten van de markt en ook niet later dan 2030 kostenconcurrerend zijn. Daarnaast spreken koplopers, zowel producenten (onder andere Scania, MAN, Daimler) als vlooteigenaren (verenigd in Transport en Logistiek Nederland/TLN) en de *European Clean Trucking Alliance* (ECTA) ambities uit die verder gaan dan de doelstellingen zoals opgenomen in het voorstel van de Commissie. De sector is door de Europese Commissie geconsulteerd door middel van een publieke consultatie en daarmee in de totstandkoming van het voorstel. Dat proces acht ik passend om inbreng op te halen bij een diverse en brede groep betrokkenen.

*De leden van de VVD-fractie vragen zich af op hoeveel Nederlandse voertuigen het voorstel van de Europese Commissie betrekking zal hebben. Ook willen deze leden weten op hoeveel Nederlandse fabrikanten dit voorstel betrekking zal hebben.*

Het Commissievoorstel is een aanscherping van de huidige normering van de uitstoot van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) door zware bedrijfsvoertuigen. Het voorstel is van toepassing op alle fabrikanten die deze voertuigen binnen de EU op de markt brengen. De huidige normering geldt alleen voor de meest gangbare trucks en trekkers voor opleggers (de Europese voertuigcategorieën 4, 5, 9 en 10). In het nieuwe Commissievoorstel gelden de CO<sub>2</sub>-normen voor bijna alle zware bedrijfsvoertuigen (inclusief bussen en aanhangwagens).

De huidige normering heeft betrekking op circa 80% van de Nederlandse nieuwverkopen van zware bedrijfsvoertuigen. In het nieuwe Commissievoorstel groeit dit aandeel tot circa 90%. De resterende 10% waar de normering geen betrekking op heeft betreft lichte vrachtwagens (met een wettelijk toegestane maximum massa onder 5t) en vrachtwagen met twee of meer aangedreven assen (de Europese voertuigcategorieën 6, 7, 8, 13, 14, 15 en 17).

Onder de huidige wetgeving vallen twee in Nederland gevestigde truckfabrikanten. De herziening gaat vanaf 2030 ook gelden voor bussen en aanhangwagens en daarmee ook voor busfabrikanten en trailerbouwers. Daarmee stijgt het aantal Nederlandse bedrijven waarop de normering betrekking heeft. Zo bestaat de Nederlandse trailerbouwsector uit ongeveer 30 bedrijven (die in ongeveer 1250 banen voorzien), waarbij relatief grote spelers zitten maar ook een aantal met een kleine productie

op jaarbasis. Het exacte aantal in Nederland gevestigde fabrikanten en de manier waarop het Commissievoorstel impact op hen heeft laat ik verder in kaart brengen. Dat doe ik ook omdat het Commissievoorstel voorziet in een uitzondering voor fabrikanten met een laag productievolume (hoeveelheden lager dan 100 zware bedrijfsvoertuigen per jaar). De wetgeving zal daardoor niet op iedere truck-, bus- of trailerfabrikant betrekking hebben.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat Europese landen een uitzondering kunnen maken van de CO<sub>2</sub>-doelstelling voor voertuigen die zijn geregistreerd voor het gebruik door de civiele bescherming, de brandweer, de handhaving van de openbare orde, de strijdkrachten of de dringende medische zorg, zoals touringcars die worden gebruikt voor het vervoer van politiemensen of militairen, wanneer dit het algemeen belang dient. Deze leden willen weten in hoeverre de Minister van plan is zo'n uitzondering te maken. Ook willen deze leden weten, indien dit het geval is, hoe hierop gaat worden gehandhaafd en wie hierop gaat handhaven.*

Voor de volledigheid wil ik aangeven dat de betreffende passage in het BNC-fiche niet gaat over de voertuigen die specifiek zijn ontworpen of aangepast voor de civiele bescherming, de brandweer, de handhaving van de openbare orde, de strijdkrachten of de dringende medische zorg. Denk hierbij bijvoorbeeld aan spuitwagens van de brandweer. Dit soort voertuigen vallen niet onder de normering. De passage heeft wel betrekking op de voertuigen die ondersteunend gebruikt worden voor de civiele bescherming, de brandweer, de handhaving van de openbare orde, de strijdkrachten of de dringende medische zorg. De in de vraag genoemde touringcars voor het vervoer van politiemensen of militairen zijn een goed voorbeeld van ondersteunende voertuigen.

Uitzonderingen moeten worden gemeld aan de Europese Commissie, met de toelichting dat de uitzondering ten dienste is van het algemeen belang. De uitzonderingsmelding gebeurt achteraf, als onderdeel van de jaarlijkse rapportage van Nederland aan de Europese Commissie over de nieuw geregistreerde kentekens in het voorafgaande jaar. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de kentekenregistratie. In algemene zin is hij van plan de genoemde uitzonderingen te verlenen tot het moment dat er volwaardige alternatieven zijn voor het gebruik waarvoor de voertuigen worden aangeschaft. Daarbij is maatwerk het uitgangspunt, redenerend vanuit de onderbouwing van het gebruik in de context van het aanbod op de markt van emissieloze alternatieven. Omdat de aantallen voertuigen waarop de uitzondering betrekking kan hebben gering zijn in het totaal, is de voorziene aanpak om af te wachten in welke mate uitzonderingen aan de orde zijn, voordat over de noodzaak en inrichting van handhaving zal worden besloten.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister van mening is dat het voorstel voor een CO<sub>2</sub>-reductiedoel van 90% in 2040 onvoldoende ambitieus is, evenals de tussendoelen van 45% in 2030 en 65% in 2035. De Minister zal zich in de onderhandelingen voor 2030, 2035 en 2040 inzetten voor hogere reductiedoelen. Deze leden lezen dat de Minister een doel van honderd procent haalbaar acht. Deze leden willen weten waarop dit is gebaseerd is. Ook willen deze leden weten of hierover gesproken is met de sector en in hoeverre de sector een doel van honderd procent haalbaar acht.*

Voor de voertuigcategorieën die in het Commissievoorstel onder de nieuwe normen vallen, acht het kabinet een 100% reductiedoelstelling in 2040 nodig en haalbaar. Gelet op de gemiddelde afschrijvingstermijn van zware bedrijfsvoertuigen binnen de EU zie ik het doeljaar 2040 als de

laatste mogelijkheid om via een 100% reductiedoelstelling in 2050 in Europa klimaatneutraal te kunnen zijn.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de elektrische trucks voor vrijwel alle toepassingen beschikbaar en inzetbaar zijn en rond 2030 een kostenvoordeel zullen hebben ten opzichte van dieseltrucks. Door de kostengedrevenheid van de transportmarkt zal de groei van elektrische trucks richting 2040 steeds groter zijn. TNO-onderzoek<sup>1</sup> verwacht dat in 2035 elektrische trucks voor vrijwel alle toepassingen geschikt en betaalbaar zijn.

Ik heb met de sector gesproken over het doel van 100% emissieloze nieuwverkoop in 2040. De Nederlandse koepel van autoproducenten (RAI) onderschrijft dat er technisch weinig belemmeringen zijn voor veel ambitie, mits voorzien wordt in cruciale randvoorwaarden als tijdige aanleg van voldoende hernieuwbare laad- en tankinfrastructuur, en in bredere zin de omslag op de juiste wijze wordt gestimuleerd.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat er nauwelijks steun is van andere Europese landen voor het aanscherpen van de doelen. Deze leden willen naar aanleiding hiervan weten hoe realistisch de inzet van de Minister is in Europees perspectief. Deze leden willen weten in hoeverre de Minister verwacht dat andere Europese landen het aanscherpen van de doelen zullen steunen.*

Het is te vroeg om nu al een uitspraak te doen over het Europese krachtenveld. Met Luxemburg, Denemarken en België heb ik aan de Europese Commissie een brief gestuurd om een ambitieuze herziening te bepleiten. Meerdere andere lidstaten hebben de door Nederland geïnitieerde mondiale overeenkomst over emissieloos vrachtvervoer getekend met als ambitie om in 2040 100% van de nieuwverkoop van vrachtvervoer emissieloos te laten zijn. Ik zal met deze landen zoveel mogelijk optrekken om gezamenlijk een zo ambitieus mogelijke herziening te realiseren.

*De leden van de VVD-fractie stellen dat er in het fiche onvoldoende is ingegaan op de regeldruk die het voorstel van de EC mogelijk met zich zal brengen. Deze leden zien graag alsnog een reflectie van de Minister op de regeldruk die dit heeft op Nederlandse bedrijven.*

Bij de regeldruk voor Nederland kijk ik naar de aanbodkant en naar de vraagkant op de voertuigenmarkt.

Aan de aanbodkant dienen fabrikanten jaarlijks de CO<sub>2</sub>-reductie van hun dat jaar verkochte voertuigen aan de Europese Commissie te rapporteren. De gerapporteerde gegevens worden bewaard in een door de Commissie beheerd centraal register, dat publiek beschikbaar is. De rapportage gebeurt in een systematiek die ten opzichte van de huidige regels niet verandert met deze aanscherping van de normering. Het systeem bepaalt via karakteristieken van het voertuig en de manier waarop het voertuig gebruikt wordt de bijdrage van het voertuig aan de CO<sub>2</sub>-reductie van de fabrikant op vlootniveau. Met de uitbreiding van het aantal voertuigcategorieën die onder de CO<sub>2</sub>-normen vallen, is de rapportageverplichting nieuw voor fabrikanten indien die alleen bussen of losse trailers maken.

Tegelijkertijd omvat het Commissievoorstel tegemoetkomingen in de verplichtingen voor de fabrikanten. Het bestaande rapportagesysteem is al geautomatiseerd en heeft geen papieren informatiestromen. Voor

<sup>1</sup> tno\_2022\_r11862 techno-economic uptake potential of zero-emission trucks in europe.pdf.

fabrikanten die per jaar minder dan 100 voertuigen produceren, wordt hun vlootuitstoot voor dat jaar op nul gesteld. Hoe veel nieuwe fabrikanten dit betreft, en dan met name trailerbouwers, is onderdeel van een inventarisatie die ik voornemens ben te doen. De Commissie maakt daarnaast ruimte vrij om fabrikanten te ondersteunen bij de implementatie van de normering, inclusief het hanteren van het geautomatiseerde rapportagesysteem.

Op de vraagkant van de markt opereren transporteurs die een voertuig aanschaffen. Het Commissievoorstel betekent voor hen geen verandering in de kentekenregistratie van het voertuig. Gelet op de klimaatwinst die met een aangescherpte CO<sub>2</sub>-norm geboekt wordt, en de prikkel die deze norm geeft aan de wereldwijde marktpositie van Europese fabrikanten, beoordeel ik de regeldruk voor Nederlandse bedrijven als proportioneel.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat in het voorstel van de EC ook trailers en semi-trailers worden meegenomen. Deze leden willen weten welke types precies worden meegenomen in dit voorstel. Deze leden willen ook weten of de Minister het met deze leden eens is dat fragmentatie van typegoedkeuring moet worden voorkomen.*

Het Commissievoorstel stelt vanaf 2030 eisen aan de energie-efficiency van nieuwe trailers en semitrailers. Dit zijn zware opleggers met een maximum massa van meer dan 8 ton (de Europese voertuigcategorieën O3 en O4). Heel specifiek zijn dit één-, twee- en drie-assige opleggers en aanhangwagens met dissels, en middenaanhangwagens.

Ik ben het met de leden van de VVD-fractie eens dat fragmentatie van typegoedkeuring voorkomen moet worden. Verschillende typegoedkeuringregels in verschillende landen en regio's leiden tot een gebrek aan harmonisatie en consistentie in de eisen waaraan voertuigen moeten voldoen om veilig en schoon op de weg te worden toegelaten. Daarom zet ik in op internationale harmonisatie en gemeenschappelijke voorschriften en procedures, met name via de Europese Unie en de Verenigde Naties Economische Commissie voor Europa (UNECE). Geharmoniseerde regelgeving vermindert fragmentatie en vergemakkelijkt de wereldwijde handel in voertuigen.

*De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken van de motie van het lid Koerhuis over een plan voor de walstrooinfrastructuur voor het koeltransport (Kamerstuk 22 112, nr. 3483).*

Op ambtelijk niveau is er met verschillende partijen uit de sector gesproken waaronder producenten van koelsystemen en vervoerders en aanbieders van walstrooinfrastructuur. Recent is er op ambtelijk niveau met het Transfrigoroute-bestuur van TLN gesproken over de vervolgstappen richting een Plan van Aanpak. Er is besloten in samenwerking met de sector een werkgroep op te richten om deze vervolgstappen uit te werken.

Enkele vervolgstappen waaraan gedacht wordt zijn: het beter in kaart brengen van het aantal koelinstallaties en de technische specificaties ervan. Gesprekken daarover met TNO en RDW zijn in gang gezet. Verder zal met de genoemde werkgroep worden onderzocht welke «quick wins» er zijn om tot verduurzaming te komen. Denk daarbij aan het terugdringen van energiegebruik voor de koeling door efficiënter gebruik (gedrag) en verbetering van de isolatie van het koelcompartiment. De rol van walstrooinfrastructuur wordt met de sector nader bekeken. Ik zal de Kamer informeren over het vervolgproces.

*De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre het Nederlands capaciteitsnet geschikt is voor het EU-voorstel. Ook willen deze leden weten wat de doelstellingen zijn voor het capaciteitsnet per provincie.*

Het Nederlands elektriciteitsnet is over het algemeen geschikt voor het laden van elektrische voertuigen. Wel moet het net op sommige locaties worden verzwaard om te kunnen voldoen aan de toenemende elektriciteitsvraag. Netbeheerders investeren daarom in de verzwaring van het elektriciteitsnet. Er wordt door de Minister voor Klimaat en Energie hard gewerkt aan het probleem van netcongestie. Onder zijn verantwoordelijkheid worden er stappen gezet om dit probleem tegen te gaan. De provincies geven via een provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) invulling aan de investeringsplannen in het energienet om voldoende capaciteit te borgen en netcongestie te voorkomen.

Zelf zorg ik ervoor dat elektrische mobiliteit goed wordt meegenomen in de plannen die er op dit moment worden gemaakt voor een energienet dat kan voorzien in de toekomstige energievraag. Daarnaast werk ik met de sector aan praktische oplossingen voor bedrijven waardoor netcapaciteitsproblemen in bepaalde situaties voorkomen kunnen worden of beheersbaar kunnen worden gemaakt. Technische oplossingen zijn bijvoorbeeld het uitrollen van slim laden, het plaatsen van batterijen, het bevorderen van collectieve laadpleinen, het beschikbaar stellen van tijdsgebonden contracten<sup>2</sup> en energiehubs. Voor de zomer zal de Kamer worden geïnformeerd over de aanpak en acties die eraan bijdragen dat de realisatie van logistieke laadinfrastructuur gelijk op blijft lopen met de ontwikkeling van de vloot.

*De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre de Minister fabrikanten de ruimte wil geven voor een realistisch tijdspad richting honderd procent nulmissie vrachtwagens in 2040. Ook willen deze leden weten hoe de Minister de beschikbaarheid van voldoende betaalbare nulmissie modellen richting 2040 waarborgt.*

Gelet op de ontwikkeling van de technologie en kosten van emissieloze vrachtwagens en de ambitie in de sector bij zowel producenten en vervoerders, vormt de Nederlandse inzet in Europa mijns inziens een realistisch tijdspad richting honderd procent emissieloze vrachtwagens in 2040. Eens te meer omdat het commissievoorstel voor producenten met minder dan 100 voertuigen jaarlijks de CO<sub>2</sub>-emissie van de door hen verkochte vloot op nul stelt. Ik ben van mening dat er juist een sterk krachtig signaal aan de markt nodig is door ambitieuze doelen voor 2030, 2035 en 2040 te formuleren. Dit biedt helderheid aan de producenten over het tempo van de transitie en biedt investeringszekerheid.

*Deze leden willen weten welk (Europees) tijdspad inzake tank- en laadpunten de Minister ziet, die geschikt zijn voor zware nulmissie vrachtwagens, en in hoeverre dit voldoende is om aan de ambities van Nederland te voldoen.*

De revisie van de Europese richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen zal dienen als ondergrens voor de uitrol van infrastructuur van alternatieve brandstoffen. Mijn inschatting is dat dit voldoende is om de ambities uit het Commissievoorstel te ondersteunen.

---

<sup>2</sup> Zogenaamde ongegarandeerde aansluiting: een aansluiting die alleen op door de netbeheerder aangegeven tijdstippen te gebruiken is.

Bij een versnelling van de ingroei van elektrische vrachtwagens zal er door middel van monitoring als onderdeel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) worden bekeken welke impact dit heeft op de totale laadbehoefte en de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur. Wanneer de monitoringsdata daar aanleiding toe geeft, zal ik bezien hoe er extra kan worden ingezet op de realisatie van laadinfrastructuur.

### **D66-fractie**

*De leden van de D66-fractie vragen, voor wat betreft de reikwijdte van de verordening, of de Minister in kan gaan op de impact van deze verordening op bussen enerzijds en de inzet van het kabinet voor de Clean Vehicle Directive (en de impact daarvan op met name bussen) anderzijds.*

Het Commissievoorstel geeft voor het eerst CO<sub>2</sub>-emissienormen voor bussen. Voor nieuwe stadsbussen wordt een CO<sub>2</sub>-reductiedoel van 100% in 2030 voorgesteld. Dit betekent dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte stadsbussen emissieloos moeten zijn. Dit sluit aan bij de doelen van het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus en de afspraken hierover in het Klimaatakkoord. Voor touringcars moeten dezelfde CO<sub>2</sub>-emissienormen gaan gelden als voor trucks (-43% in 2030–2034, -64% in 2035–2039 en -90% vanaf 2040). Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, streef ik ernaar samen met de betrokken partijen een afsprakenkader vast te stellen. Hiermee wil ik de randvoorwaarden scheppen om de transitie naar zero-emissie touringcarvervoer te laten slagen.

De Clean Vehicles Directive (CVD) heeft een kleiner bereik en richt zich enkel op de inkoop van voertuigen door overheden via aanbestedende diensten. Voor bussen zal dit vooral om stadsbussen gaan. De Nederlandse implementatie van de CVD, de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen (RBSW), stelt eisen aan de minimale inkoop van schone en emissievrije voertuigen. Net zoals de CVD, bestaat de RBSW uit twee perioden waarvoor verschillende minimale percentages gelden. Momenteel wordt een aanscherping voor de tweede periode onderzocht (van 2026 t/m 2030), waarbij de percentages die worden voorgeschreven door de CVD worden opgehoogd. De inzet voor deze ophoging voor stadsbussen is 100% emissievrij per 2030. De voorgestelde CO<sub>2</sub>-norm sluit hierop aan.

*Deze leden lezen ook over onzekerheden, volgens de EC, over de benodigde technologie voor een duidelijke normering voor 2040. Kan de Minister dit nader specificeren? Wat betekent het Commissievoorstel in termen van CO<sub>2</sub> per jaar voor de restemissie van de sector industrie deze jaren in Nederland? Kan Nederland vasthouden aan haar ambitie voor 2040, in lijn met Glasgow, als dit voorstel wordt aangenomen conform het Commissievoorstel?*

Emissieloze zware bedrijfsvoertuigen worden nu al in heel Europa verkocht en voor diverse toepassingen ingezet en gebruikt. De Commissie kan nu echter nog niet met zekerheid vaststellen of emissieloze voertuigen in 2040 kunnen worden ingezet in alle niche-toepassingen en onder extreme omstandigheden, zoals op steile hellingen en bij zeer lage temperaturen. Het Commissievoorstel doet al wel aanpassingen in de limietwaarde die geldt om een voertuig emissieloos te kunnen noemen, zodat hulptechnieken voor die extreme omstandigheden mogelijk zijn.

Het Commissievoorstel resulteert naar verwachting in een CO<sub>2</sub>-reductie van circa 5 Mton in 2050 ten opzichte van 2020. Ik heb TNO gevraagd dit

nader te onderbouwen. De restemissie van de vloot zware bedrijfsvoertuigen in Nederland bedraagt in 2050 ca. 1,2 Mton. In het perspectief van de kabinetsdoelstelling voor klimaatneutraliteit in 2050 betekent dit dat het doel niet zonder aanvullend beleid of herziening bereikt gaat worden. Daarom zet ik mij in de onderhandelingen met gelijkgestemde landen in voor een 100% doelstelling voor 2040.

*De leden van de D66-fractie vragen de Minister om een update rond zijn inzet om de middelen van de terugsluis van de Wet vrachtwagenheffing naar voren te halen.*

De verwachting is dat vanaf 2026 de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing aangewend kunnen worden voor de verduurzaming van het vrachtvervoer. Met de terugsluis komt circa € 250 miljoen per jaar beschikbaar voor het verduurzamen en innoveren van het vrachtvervoer. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing in de Tweede Kamer is de motie van het lid Van Ginneken c.s. aangenomen (Handelingen II 2021/22, nr. 62, item 19) waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken hoe – binnen de bestaande financiële kaders – voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025<sup>3</sup>.

Zoals de Minister van IenW heeft aangegeven tijdens het wetgevingsoverleg vrachtwagenheffing van 14 maart 2022, is hij bereid deze motie op te pakken, indien aan drie voorwaarden is voldaan (Kamerstuk 35 910, nr. 21):

1. De Wet vrachtwagenheffing is aangenomen;
2. De BIT-toets is doorlopen;
3. De voorbereiding van aanbestedingen is gestart.

In 2022 is de Wet vrachtwagenheffing aangenomen. Op dit moment loopt de BIT-toets. Het is de verwachting dat het advies van het Adviescollege ICT-toetsing én de bestuurlijke reactie hierop voor de zomer naar uw Kamer worden verzonden. Naar verwachting zullen de eerste aanbestedingen voor de realisatie van de vrachtwagenheffing rond de zomer van 2023 starten.

In afwachting hiervan ben ik reeds gestart met het verkennen van mogelijke financieringsbronnen. Hierbij kijkt het kabinet niet alleen naar 2025, maar ook naar 2024. Dit gezien de vlotte uitputting van de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) in 2022, waarna het budget van 2024 naar 2022 is verschoven. Uw Kamer wordt voor het einde van 2023 nader geïnformeerd over de opvolging van de motie Van Ginneken c.s.<sup>4</sup>.

*De leden van de D66-fractie vragen aan de Minister of hij verwacht dat landen, bijvoorbeeld Duitsland gezien de recente draai van dit land op het uitfaseren van de verbrandingsmotor in personenvervoer per 2035, bij de herziening van dit voorstel zal pleiten voor een creditsysteem voor e-fuels of gelijksoortige maatregelen.*

De eerste gesprekken in de onderhandelingen zijn pas zeer onlangs begonnen. De standpunten van verschillende lidstaten zijn nog in ontwikkeling. Op dit moment heb ik hierover derhalve geen signalen.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 15.

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 15.



## **PVV-fractie**

*De leden van de PVV-fractie constateren dat Nederland het beste jongetje van de klimaatklas moet spelen. Deze leden vragen aan de Minister om daar mee op te houden.*

Ik zal mij blijven inzetten voor een evenredige en noodzakelijke bijdrage van Nederland aan het terugdringen van klimaatverandering. Gezien de klimaatopgave waar Europa en de wereld voor staat, wil de EU in 2050 klimaatneutraal zijn. Om dat te bereiken ligt er ook een opgave voor het wegtransport, dat als sector een groot aandeel heeft in het probleem. Ambitieuze Europese normen dragen eraan bij dat er een volwassen markt komt waarin emissieloos wegtransport beschikbaar en betaalbaar is.

*De leden van de PVV-fractie vinden het onacceptabel dat de Minister pleit voor nog strengere reductiedoelstellingen bij de EC. Met de huidige CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen komen veel ondernemers al in de problemen doordat de prijzen van elektrische vrachtauto's op dit moment veel hoger zijn dan gewone dieseltrucks, nog steeds een beperkte actieradius hebben en er qua laadinfrastructuur onvoldoende voorzieningen zijn. Deze leden vragen aan de Minister om een pas op de plaats te maken en om de technologische ontwikkeling ten aanzien van elektrisch vrachtvervoer de tijd te geven die het nodig heeft.*

Duurzame vrachtwagens zijn vandaag al commercieel beschikbaar. De productieaantallen zijn weliswaar klein, maar worden snel opgeschaald. De meeste truckfabrikanten in Europa hebben hun verwachting uitgesproken dat in 2030 ten minste 50% van hun nieuwverkopen emissieloos zal zijn. Het Commissievoorstel leidt naar verwachting tot een stijging van de aanschafprijs van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, maar de totale gebruikskosten voor een voertuigeigenaar worden juist lager. De technieken voor emissieloze voertuigen zijn namelijk efficiënter in het energiegebruik en vergen minder onderhoud. In de impactanalyse die de Commissie bij het voorstel heeft gepubliceerd<sup>5</sup>, betekent dit voor de vervoerder een besparing per voertuig van ongeveer € 6.000–9.800, € 17.400–25.800 en € 29.100–47.000 in 2030, 2035 en 2040.

Ik ondersteun ondernemers die de transitie willen maken naar emissieloos transport met een subsidieregeling specifiek gericht op de aanschaf van deze voertuigen (AanZET).

De technologie ontwikkelt zich snel en leidt tot een steeds grotere actieradius van batterij elektrische emissieloze voertuigen. Daarnaast is er in Europa overeenstemming bereikt over de Verordening uitrol Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR). Daarmee is er duidelijkheid over de spoedige uitrol van een dekkend netwerk aan alternatieve laad- en tankinfrastructuur op de TEN-T corridors en in de stedelijke knooppunten.

*De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister de klimaatagenda van D66 volledig heeft overgenomen. Steden worden straks zero-emissiezones waarin goederenvervoer alleen nog mogelijk is per elektrische bakfiets of een onbetaalbare elektrische vrachtwagen. Deze leden vragen aan de Minister of hij nog in staat is om realistisch kabinetsbeleid vorm te geven dat niet de hardwerkende ondernemers pakt,*

<sup>5</sup> [https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy\\_transport\\_hdv\\_20230214\\_impact\\_assessment\\_en\\_0.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy_transport_hdv_20230214_impact_assessment_en_0.pdf).

*inwoners op torenhoge kosten jaagt en onhaalbare doelstellingen formuleert.*

Gezien de verwachtingen die de Europese truckfabrikanten hebben over het verkoopaandeel van emissieloze vrachtwagens in 2030 (50% van alle nieuwverkopen) en de kostenvoordelen van die voertuigen over de levensduur, denk ik een realistische inzet te hebben geformuleerd. Belangrijk is daarbij dat er juist door Europese normering duidelijkheid komt voor de industrie en er een gelijk speelveld gecreëerd wordt. De ambitie is daarmee haalbaar en betaalbaar.

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij werkelijk van mening is dat hij met al die betuttelende regels denkt dat wij in Nederland de wereld een paar graden kouder kunnen maken, terwijl China dertig vliegvelden binnen drie jaar aan het bouwen is. Voorts vragen deze leden aan de Minister of hij de mening deelt dat deze maatregelen, met grote gevolgen voor onze economie, vanuit het klimaataspect dus helemaal niets gaat uithalen op wereldniveau.*

Nee, die mening deel ik niet. Alle landen en sectoren zullen een bijdrage moeten leveren aan dit mondiale probleem, dus ook het wegtransport. Een aanpak in Europa heeft als voordeel dat daarmee een gelijk speelveld voor iedereen gecreëerd wordt.

*De leden van de PVV-fractie maken zich zorgen over de elektrificatie van ons wagenpark. Netbeheerders maken zich nu al zorgen over een tekort aan regelbaar vermogen en van overbelasting van ons netwerk dreigt. Het lijkt wel alsof het kabinet hier, met al haar ambities, geen rekening mee houdt. De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister wat de gevolgen zijn voor ons elektriciteitsnetwerk indien dit voorstel en de bijbehorende ambities van de Minister uitgevoerd gaan worden. Voorts vragen deze leden of de capaciteit van ons elektriciteitsnetwerk hiervoor, op dit moment, voldoende toereikend is.*

Het Nederlands elektriciteitsnet is over het algemeen geschikt voor het laden van elektrische voertuigen. Wel moet het net op plekken worden verzwakt om te kunnen voldoen aan de toenemende elektriciteitsvraag. Netbeheerders investeren in de verzwaring van het elektriciteitsnet. Er wordt door de Minister van Klimaat en Energie hard gewerkt aan het probleem van netcongestie. Onder zijn verantwoordelijkheid worden er stappen gezet om dit probleem tegen te gaan. Ik heb hierover regelmatig gesprekken met de Minister voor Klimaat en Energie. De provincies geven via een provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) invulling aan de investeringsplannen in het energienet om voldoende capaciteit te borgen en netcongestie te voorkomen.

Via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt gemonitord of de logistieke laadbehoefte gelijke tred blijft houden met de beschikbaarheid van laadinfrastructuur zodat hierop kan worden bijgestuurd als dat nodig is.

Het is en blijft tot slot van groot belang dat het Rijk, onder leiding van het Ministerie van EZK samen met netbeheerders, medeoverheden en gebruikers nauw blijven samenwerken om ervoor te zorgen dat netcongestie en netcapaciteit de elektrificatie van het wegvervoer in de toekomst niet verder in de weg gaan staan.

*De leden van de PVV-fractie constateren dat het leven in Nederland nu al vaak duurder is dan in de rest van Europa. Zo zijn de boodschappen onbetaalbaar, is autorijden een luxeproduct geworden en is de inflatie*

*torenhoog. Deze leden maken zich zorgen dat deze maatregelen ervoor gaan zorgen dat het leven in Nederland nog veel duurder gaat worden. De leden vragen aan de Minister of hij kan specificeren wat de gevolgen zijn voor de portemonnee van de Nederlander, zoals de kosten van goederenvervoer, mobiliteit en doorberekeningen aan de consument.*

Het Commissievoorstel leidt naar verwachting tot een stijging van de aanschafprijs van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Daarbij worden de totale gebruikskosten voor een voertuigeigenaar juist lager doordat de technieken voor emissieloze voertuigen efficiënter zijn in het energiegebruik en minder onderhoud vergen. In de impactanalyse die de Commissie bij het voorstel heeft gepubliceerd, betekent dit voor de vervoerder een besparing over de gebruiksduur van het voertuig van ongeveer € 6.000–9.800, € 17.400–25.800 en € 29.100–47.000 in 2030, 2035 en 2040.

Vanuit maatschappelijk perspectief is sprake van een kostenbesparing. Door het gebruik van efficiëntere voertuigen daalt de totale energiebehoefte van zware bedrijfsvoertuigen met 11–19% en is Europa minder afhankelijk van olie-import. Door genoemde kostendalingen zullen de kosten voor de consument niet toenemen. De maatschappelijke baten voor de Europese economie bedragen € 167–217 miljard over 2031 tot 2050.

*De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister om dit voorstel van de EC te verwerpen en dit ook kenbaar te maken in Brussel.*

Ik heb mijn inzet voor de herziening met u gedeeld. Daartoe zal ik me in Brussel inspannen.

### **CDA-fractie**

*De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het belangrijk is dat het gestelde doel technologie-neutraal is, zodat kan worden ingezet op verschillende technologieën. De leden van de CDA-fractie zijn dan ook benieuwd welke inzet er gepleegd wordt om te komen tot een reëel tijdspad voor onder andere fabrikanten om de benodigde duurzame vrachtwagens te ontwikkelen richting 2040. Ook zijn deze leden benieuwd naar hoe we de beschikbaarheid en betaalbaarheid van toekomstige modellen gaan monitoren.*

Ik deel de mening van de CDA-fractie over technologie-neutraliteit. Duurzame vrachtwagens zijn vandaag al commercieel beschikbaar. De productieaantallen zijn weliswaar nog klein, maar worden snel opgeschaald. De meeste truckfabrikanten in Europa hebben hun verwachting uitgesproken dat in 2030 50% van hun nieuwverkopen emissieloos zal zijn.

De beschikbaarheid van emissievrije voertuigen wordt jaarlijks in kaart gebracht in het Trendrapport Logistieke Voertuigen (Deel 2: Zware Bedrijfsvoertuigen). In de nieuwste editie van 2023 (verwachte publicatie voor de zomer) wordt ook de betaalbaarheid gemonitord.

*De leden van CDA-fractie hebben ook vragen over het versterken van laden en tanken. Deze leden zijn benieuwd naar welke extra stappen nodig zijn op het gebied van laad- en tankinfrastructuur om de verwachte groei van het aantal nulemissie vrachtwagens te faciliteren. Deze leden zijn benieuwd naar hoe we hierin gaan versnellen. Ook zijn zij benieuwd naar hoe de Minister kijkt naar de verhouding publieke en private laadpalen voor logistieke vervoerders. Deze leden zijn benieuwd naar hoe we ook de aanleg van private laadinfrastructuur kunnen versnellen. Ook zijn zij*

*benieuwd naar in hoeverre de beoogde tussendoelen voldoende rekening houden met de beschikbaarheid van voldoende betaalbare modellen. Ook zijn zij benieuwd naar hoe de Minister aankijkt tegen het feit dat de Verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) in lijn wordt gebracht met de aantallen zero-emissie trucks en bussen dat nodig is om te voldoen aan de verhoogde CO<sub>2</sub>-norm.*

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de elektrische trucks voor vrijwel alle toepassingen beschikbaar en inzetbaar zijn en rond 2030 een kostenvoordeel zullen hebben ten opzichte van dieseltrucks. Door de kostengedrevenheid van de transportmarkt zal de ingroei van elektrische trucks richting 2040 steeds groter zijn. TNO-onderzoek<sup>6</sup> verwacht dat in 2035 elektrische trucks voor vrijwel alle toepassingen geschikt en betaalbaar zijn.

Vrachtvoertuigen zullen naar verwachting voornamelijk laden bij private laadinfrastructuur. Dat neemt niet weg dat er ook voldoende publieke laadinfrastructuur nodig is om laadzekerheid te bieden. Bedrijven zijn primair zelf verantwoordelijk voor de realisatie van private laadinfrastructuur. Ik ben me ervan bewust dat dit momenteel een uitdaging kan zijn voor ondernemers. Dit heb ik gezien tijdens een werkbezoek aan Rotterdam enige tijd geleden. Samen met medeoverheden, netbeheerders en andere betrokkenen creëren wij de randvoorwaarden om deze stap makkelijker te kunnen zetten.

Ik ben tevreden met de aangescherpte Europese ambitie op de realisatie van publiek toegankelijke alternatieve laad- en tankinfrastructuur voor trucks op de Europese TEN-T corridors en in de stedelijke knooppunten. Het netwerk is zo beter voorbereid voor de transitie naar emissieloos vrachtvervoer. Met deze inspanningen is mijn inschatting dat de laadinfrastructuur de gewenste groei van verkoop van emissieloze zware vrachtvoertuigen ondersteunt.

*Wat betreft prikkels om te verduurzamen zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd naar hoe de Minister aankijkt tegen de verhouding tussen maatregelen voor producenten en afnemers en wat er nu al in Europa op dit aspect van de discussie gaande is.*

Ik zie de transitie naar emissieloos vrachtvervoer als een gebalanceerd proces. In dat proces worden producenten genormeerd via Europese regelgeving, die een gelijk speelveld geeft in de interne Europese markt. De aanschaf van emissieloze voertuigen door transporteurs wordt in Nederland gestimuleerd via de subsidieregeling AanZET. Het gebruik van emissieloze voertuigen door transporteurs wordt financieel gestimuleerd door de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig met een lager tarief te beprizen in de aankomende Nederlandse vrachtwagenheffing. Daarnaast heeft de overheid nog een taak om de realisatie van een adequate laad- en tankinfrastructuur te helpen bespoedigen.

In Europees perspectief streef ik een gebalanceerde aanpak na door de CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen te bezien in samenhang met de Verordening uitrol Infrastructuur Alternatieve Energiedragers (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR), de Richtlijn Hernieuwbare Energie (Renewable Energy Directive, RED) en de inrichting van een nieuw emissiehandelssysteem voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer.

---

<sup>6</sup> tno\_2022\_r11862 techno-economic uptake potential of zero-emission trucks in europe.pdf.

*Het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-norm brengt kosten met zich mee. Deze leden vragen dan ook of in kaart kan worden gebracht wat de geschatte maatschappelijke kosten zijn voor fabrikanten, logistieke dienstverleners en consumenten door het inzetten van meer zero-emissietrucks.*

Het Commissievoorstel leidt volgens de impactanalyse die de Commissie bij het voorstel heeft gepubliceerd<sup>7</sup> tot een kostenvoordeel voor logistieke dienstverleners. Dit kostenvoordeel bedraagt voor de eerste eigenaar van het voertuig ongeveer € 6.000–9.800, € 17.400–25.800 en € 29.100–47.000 in 2030, 2035 en 2040 over de gebruiksduur van het voertuig. Ook de tweede- en derdehands markt profiteert van een aanscherping van de CO<sub>2</sub>-normen, al is het kostenvoordeel iets lager.

Het Commissievoorstel leidt volgens de impactanalyse tot hogere investeringskosten voor voertuigfabrikanten. De jaarlijkse investeringskosten bedragen gemiddeld € 4,9 tot € 8,7 miljard tussen 2031 en 2050.

Vanuit maatschappelijk perspectief is sprake van een kostenbesparing. Door het gebruik van efficiëntere voertuigen daalt de totale energiebehoefte van zware bedrijfsvoertuigen met 11–19% en is Europa minder afhankelijk van olie-import. De maatschappelijke baten voor de Europese economie bedragen € 167–217 miljard over 2031 tot 2050.

*Daarnaast zijn zij benieuwd naar of er een inschatting gemaakt kan worden van de extra infrastructuur die opgebouwd moet worden om de extra vrachtwagens te laden.*

Bij een versnelling van de groei van elektrische vrachtwagens zal er door middel van monitoring, als onderdeel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), worden bekeken welke impact dit heeft op de totale laadbehoefte en de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur. Wanneer de monitoringsdata daar aanleiding toe geeft, zal ik bezien hoe er extra kan worden ingezet op de realisatie van laadinfrastructuur.

### **SGP-fractie**

*De leden van de SGP-fractie constateren dat de aanscherping van de emissienormen voor vrachtwagens en bussen een grote opgave met zich meebrengt voor het tijdig realiseren van een uitgebreid netwerk met geschikte laadinfrastructuur, zowel publiek als privaat, tegen de achtergrond van toenemende congestie op het elektriciteitsnet, een grote opgave voor netverzwaring en de schaarse capaciteit. Deze leden hebben hier enkele vragen over. Gaat de realisatie van nieuwe laadinfrastructuur voor vrachtwagens en bussen de komende jaren naar verwachting gelijk op met de instroom van emissieloze vrachtwagens en bussen in Nederland en in omliggende landen? Ook wanneer de door Nederland voorgestelde verdere aanscherping overgenomen zou worden? Kan de Minister dit nader onderbouwen? Kan de Minister garanderen dat nationaal de laadinfrastructuur tijdig beschikbaar is?*

Op dit moment zijn er voldoende laadpunten beschikbaar voor het opladen van elektrische bestel- en vrachtwagens. Ook lukt het ov-aanbieders om samen met netbeheerders tijdig laadinfrastructuur te realiseren op depots waar de nieuw instromende elektrische bussen geladen worden.

<sup>7</sup> [https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy\\_transport\\_hdv\\_20230214\\_impact\\_assessment\\_en\\_0.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy_transport_hdv_20230214_impact_assessment_en_0.pdf).

De vraag naar laadpunten zal blijven stijgen. Samen met alle betrokken partijen zorg ik ervoor dat de realisatie van laadinfra gelijke tred blijft houden met de laadvraag. Daarnaast voorziet de Verordening uitrol Infrastructuur Alternatieve Energiedragers (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR) in de tijdige ontwikkeling van een Europees dekkend netwerk van laadinfrastructuur op de TEN-T corridors en in de stedelijke knooppunten.

Voor de zomer zal de Kamer worden geïnformeerd over de aanpak en acties die eraan bijdragen dat de realisatie van logistieke laadinfrastructuur gelijk op blijft lopen met de ontwikkeling van de vloot.

*Is de opgave voor het tijdig realiseren van voldoende nieuwe laadinfrastructuur meegenomen in de Europese impact assessment? Zo ja, hoe wordt dit op Europees niveau beoordeeld?*

De Europese Commissie benadrukt in de impactanalyse en in de overwegingen bij het voorstel tot herziening van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor zware voertuigen de noodzaak om te investeren in laadinfrastructuur. De herziening van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen is daarbij instrumenteel om een basisnetwerk op de Europese TEN-T corridors en in de stedelijke knooppunten uit te rollen. De nieuwe verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen wordt in 2026 herzien om de opgenomen doelstellingen voor infrastructuur opnieuw tegen het licht te houden en om te beoordelen of deze passen bij de marktontwikkeling.

*De leden van de SGP-fractie constateren dat vanwege de accupakketten van emissieloze vrachtwagens en bussen de vraag naar schaarse grondstoffen en het voertuiggewicht zal toenemen. Dat heeft gevolgen voor de beschikbaarheid van schaarse grondstoffen en voor de belasting van infrastructuur, die al achterstallig onderhoud kent. Hoe wordt middels aanpalend beleid ervoor gezorgd dat deze druk op grondstoffen en infrastructuur dan wel de gevolgen hiervan zoveel mogelijk beperkt worden, zo vragen deze leden.*

De energietransitie vergt andere grondstoffen die schaars voorradig zijn. In Europees verband werk ik aan onze strategische autonomie in onder andere de European Critical Raw Materials Act. Specifiek voor Nederland staan handelingsperspectieven in de grondstoffenstrategie, waarover de Kamer op 9 december 2022 is geïnformeerd<sup>8</sup>. Belangrijke maatregelen betreffen ten eerste substitutie van kritieke grondstoffen door andere grondstoffen. Batterijen voor zwaar vervoer hebben tegenwoordig doorgaans een samenstelling op basis van lithium-ijzerfosfaat, zonder kobalt en nikkel. Ten tweede is circulariteit van belang om de behoefte aan primair gewonnen kritieke grondstoffen te verminderen.

Zoals in de brief over het Basiskwaliteitsniveau<sup>9</sup> is verwoord, dienen de hoofdwegen beschikbaar te zijn en te voldoen aan wettelijke eisen voor veiligheid en leefbaarheid. Dat houdt onder meer in dat de wegen, viaducten, bruggen, tunnels en op- en afritten constructief veilig en berijdbaar zijn (bijvoorbeeld geen gaten in de weg) en worden onderhouden voor voertuigen met Europees bepaalde maximale aslasten (11,5 ton voor een aangedreven as en 10 ton voor een niet aangedreven as) en voor de snelheid waar de weg op is ontworpen.

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 32 852, nr. 224.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119.

Het hoofdwegennet zal de komende jaren intensief gebruikt worden en toenemend belast, bijvoorbeeld door elektrische voertuigen met een hoger leeggewicht. De belangrijkste reden voor extra slijtage van de wegen ligt echter in overbelading, specifiek in de overschrijding van het maximaal toelaatbare gewicht en/of de maximaal toelaatbare aslasten. De aslasten en voertuigcategoriegrenzen worden niet overschreden als de accu aan het voertuig wordt toegevoegd. Handhaving op overbeladen vrachtvervoer zal daarom ook de komende jaren een belangrijk aandachtspunt blijven.

### **BBB-fractie**

*Het lid van de BBB-fractie leest in hoofdstuk 3 dat deze verordening inzake de CO<sub>2</sub>-emissionormen voor zware bedrijfsvoertuigen in 2019 is vastgesteld en in werking is getreden. In die verordening worden nieuwe bindende CO<sub>2</sub>-normen vastgesteld, die vanaf 2025 zullen gelden. Vervolgens staat er dat het niet mogelijk is om na te gaan of deze bepalingen doeltreffend zijn geweest. Hoe komt het dat het niet na te gaan is of deze bepalingen doeltreffend zijn geweest? En hoe kunnen we zonder te weten of het doeltreffend is, al bepalen of het noodzakelijk is een herziening door te voeren om het beter in lijn te brengen met de Green Deal?*

Emissionormen zijn bewezen effectief en bestaan al langer voor personen- en bestelwagens. Dit heeft ertoe geleid dat de vlootgemiddelde emissie van personen- en bestelwagens de afgelopen jaren is gedaald. Voor vrachtauto's bestaan CO<sub>2</sub>-normen pas sinds 2019/20. Daarin is 2025 het eerst jaar waarvoor een reductiedoel is geformuleerd. Of dat doel gehaald wordt, is pas te bepalen met de verkoopcijfers van nieuwe vrachtauto's in 2025. Daarop vooruitlopend wordt de CO<sub>2</sub>-emissie van nieuw geregistreerde vrachtauto's jaarlijks gemonitord door de Europese Milieuagentschap (EEA)<sup>10</sup>. Hieruit blijkt dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe vrachtauto's de afgelopen jaren is gedaald. Daarmee worden de Europese klimaatdoelen evenwel niet gerealiseerd. In de impactanalyse die de Commissie bij het voorstel heeft gepubliceerd wordt geconcludeerd dat een aanscherping nodig is om de klimaatdoelen te realiseren<sup>11</sup>. De aanscherping leidt tot een cumulatieve besparing van CO<sub>2</sub>-emissies van ca. 837 tot 996 megatonnen in de periode tussen 2031 en 2050 (dit is gelijk aan een besparing van ca. 40 tot 48% van de verwachte emissies ten opzichte van het niet aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-normen in het basisscenario over hetzelfde 20 jaar).

<sup>10</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-emission-hdv>.

<sup>11</sup> [https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy\\_transport\\_hdv\\_20230214\\_impact\\_assessment\\_en\\_0.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy_transport_hdv_20230214_impact_assessment_en_0.pdf).