



Aan Staatssecretaris en minister

nota

Beantwoording SO-vragen BNC-fiche CO₂ normen zware vrachtvoertuigen

TER BESLISSING

Datum

11 mei 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/134925

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t
DuMo 2

Beslistermijn

17 mei

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties vragen en opmerkingen aan u voorgelegd over het EU-voorstel: Verordening CO₂-emissies vrachtwagens en bussen (COM (2023) 88 (2023Z02594) en het BNC-fiche 'Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen' (Kamerstuk 22112, nr. 3634).

Geadviseerd besluit

Instemmen met ondertekening van de antwoorden en verzending van de antwoorden naar de Tweede Kamer voor 17 mei.

De vragen zijn door de vaste Commissie aan de minister gesteld. Het dossier valt onder verantwoordelijkheid van de staatssecretaris, daarom is de aanbieding van de antwoorden in haar naam in de brief. Omdat de typegoedkeuring van voertuigen onder de verantwoordelijkheid van de minister valt is de aanbieding mede namens de minister van IenW. Om die reden wordt ook de minister om akkoord op de antwoorden gevraagd.

Kernpunten

Leden van de fracties van VVD, D66, PVV, CDA, SGP en BBB hebben naar aanleiding van het BNC-fiche 'Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen' (Kamerstuk 22112, nr. 3634) schriftelijke vragen gesteld over de praktische consequenties van de nieuwe normen, onder meer over welke voertuigen onder de nieuwe normen vallen, regeldruk, toepassing uitzonderingen, relatie met andere Europese regelgeving. Daarnaast zijn er een aantal vragen gesteld over de betaalbaarheid en financiële consequenties van de nieuwe normen, en over de noodzaak en realisme van de Nederlandse ambitie en inzet.

Uw antwoorden zijn gebaseerd op de inzet in het BNC-fiche. Daarin is opgenomen dat meer ambitie nodig is om de Europese klimaatambities waar te maken. Dit is ook mogelijk, omdat voor vrijwel alle voertuigen kostenconcurrerende klimaatneutrale technologie beschikbaar is op of korte termijn zal komen. Daarnaast spreken spelers in de markt zich uit voor een sterke ambitie.

In het Voorjaarspakket met klimaatmaatregelen zijn de effecten van de nieuwe normen cf. het huidige voorstel als additioneel opgenomen met een klimaatwinst van 0,1 Mton in 2030.

Krachtenveld

Gezien de discussie over de emissienormen over personenauto's, EURO7 en de Europese richtlijn Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) zullen een aantal lidstaten vermoedelijk terughoudend zijn ten aanzien van een ambitieuze herziening van de normen voor zware bedrijfsvoertuigen.

De Europese Alliantie van vlooteigenaren heeft kenbaar gemaakt de ambities voor 2030 en 2035 te laag te vinden. De doelen voor 2030 en 2035 zijn ook lager dan de ambities uitgesproken door verschillende voertuigfabrikanten die vooroplopen in de transitie naar emissieloos vervoer. De Europese koepelorganisatie van voertuigfabrikanten (ACEA) noemt de ambities voor 2030 en 2035 echter hoog, omdat de technologie er weliswaar is, maar er twijfel is of de hernieuwbare laad- en tankinfrastructuur op tijd gebouwd kan worden.

De RAI Vereniging 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.

Recent heeft Californië 2036 vastgelegd als 100% CO₂-reductiedoel voor nieuw verkochte zware bedrijfsvoertuigen. De VS heeft op de klimaatop in Egypte de door Nederland geïnitieerde mondiale overeenkomst over schoon vrachtvervoer ondertekend waarin de ambitie is opgenomen om in 2040 alle nieuwverkoop van vrachtvoertuigen emissieloos te laten zijn. De Europese ambities in het huidige voorstel blijven hierbij dus achter.

Politieke context

Nederland heeft in maart 2022 een bijdrage geleverd aan de publieke consultatieronde van de Europese Commissie voor de herziening van de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze is gedeeld met de Tweede Kamer. De Kamercommissie voor IenW heeft hierop schriftelijk vragen gesteld, die zijn beantwoord per brief. In een tweeminutendebat naar aanleiding van die brief op 14 september 2022, heeft Groen Links een motie ingediend die opriep tot een 100% CO₂-reductiedoel voor nieuw verkochte zware bedrijfsvoertuigen in 2035. Deze motie is verworpen. Daarom is in de gezamenlijke brief met België, Luxemburg en Denemarken uw inzet algemener geformuleerd ten aanzien van de einddoelstelling.

Strategie

In Brussel is een eerste begin gemaakt met de onderhandelingen. Met gelijkgestemde lidstaten wordt zoveel mogelijk samengewerkt om meer ambitie in het voorstel te realiseren en voldoende tegengewicht te creëren om eventuele afzwakking tegen te gaan.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

In het impact assessment bij het voorstel verwacht de Commissie een stijging van de aanschafprijs van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Ondanks deze stijging van de aanschafprijs zijn de totale gebruikskosten voor een voertuigeigenaar lager over de hele levensduur van het voertuig. Daarom ondersteunen we ondernemers die de transitie willen maken naar emissieloos transport met een subsidieregeling specifiek gericht op de aanschaf van deze voertuigen (AanZET). Het gebruik van emissieloze voertuigen door transporteurs wordt financieel ook gestimuleerd door

Datum

11 mei 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/134925

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris (CC Minister)

Bijlage(n)

2

de CO2-uitstoot van het voertuig met een lager tarief te beprijzen in de aankomende Nederlandse vrachtwagenheffing.

Daarnaast is er een positieve bijdrage van het voorstel aan de energiezekerheid doordat door de nieuwe normen Europees bespaard wordt op dieselgebruik (circa 260 miljoen liter) en daarmee resulteert in een kostenbesparing op de import van brandstoffen van €150-200 miljard euro.

Duurzaamheid

De impact op de brede welvaart is beschreven als onderdeel van het BNC-fiche en als positief beoordeeld. Met de huidige normen wordt evenwel geen klimaatneutraliteit in 2050 gerealiseerd. Vandaar de Nederlandse inzet op meer ambitie.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

n.v.t.

Datum

11 mei 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/134925

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris (CC Minister)

Bijlage(n)

2

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kambrief antwoorden SO-vragen BNC-fiche Europese normen zware bedrijfsvoertuigen	
2	BNC-fiche Europese normen zware bedrijfsvoertuigen	