



Aan
CC

Staatsecretaris
Minister

nota

BNC-Fiche Europese CO₂-normen zware
bedrijfsvoertuigen

TER BESLISSING

Datum

10 maart 2023

Onze referentie

CM 2023/2843

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

Beslistermijn

14-03-2023

Bijlage(n)

1

Aanleiding

De Europese Commissie presenteerde op 14 februari 2023 het voorstel voor de herziening van de Europese normen voor de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen. Met het bijgevoegd BNC-fiche wordt de Nederlandse appreciatie van het voorstel gegeven. Uw akkoord op het BNC-fiche is nodig om het BNC traject in te gaan. Na uw akkoord vindt de behandeling plaats in de BNC, CoCo en de ministerraad. De behandeling in de BNC vindt plaats op 15 maart.

Geadviseerd besluit

Instemmen met BNC-fiche zodat deze kan worden aangeboden aan de BNC en de CoCo.

Kernpunten

Het BNC-fiche geeft aan dat meer ambitie nodig is dan in het voorstel van de Europese Commissie staat. Het CO₂-reductiedoel voor zware bedrijfsvoertuigen in 2040 is slechts 90%, en er wordt geen eindjaar met een 100% reductiedoel genoemd. Dit terwijl voor veel voertuigcategorieën een 100% CO₂-reductiedoel haalbaar en betaalbaar is. De CO₂-reductiedoelen voor 2030 en 2035 zijn respectievelijk slechts 45% en 65%.

Het voorstel bevat ook positieve punten. De norm wordt geldig voor meer voertuigcategorieën dan nu het geval is, in 2030 geldt een 100% CO₂-reductiedoel voor bussen, en zogenaamde 'fuel-credits'¹ zijn niet in het voorstel opgenomen.

Eerder heeft u middels de Nederlandse bijdrage aan de publieke consultatie voor het voorstel en middels een gezamenlijke brief met België, Denemarken en Luxemburg de Europese Commissie opgeroepen tot een ambitieuze herziening van de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen. Centraal in die brief staan drie punten. De herziene normen moeten:

- gelden voor alle categorieën zware bedrijfsvoertuigen;

¹ Het voorstel introduceert geen methode die fabrikanten toestaat in hun uitstootvermindering de CO₂-winst van gebruik in het voertuig van hernieuwbare en emissiearme brandstoffen mee te rekenen ('fuel credits'). De Commissie kiest hier niet voor omdat hernieuwbare en emissiearme brandstoffen al gereguleerd worden in de Richtlijn hernieuwbare energie.

- een doeljaar hebben waarin alle nieuw verkochte zware bedrijfsvoertuigen emissieloos zijn dat niet later is dan 2040 en dat past bij de Europese ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn;
- voor het 2030 een CO₂-reductiedoel bevatten dat aansluit bij de productieplannen van ambitieuze producenten en vlooteigenaren.

Gezien deze ambitie heeft u na de presentatie van het voorstel op Twitter uw teleurstelling geuit over de ambitie van het Commissievoorstel.

Het BNC-fiche is interdepartementaal afgestemd en er bestaan ten aanzien van de inzet geen verschillen van mening.

Krachtenveld

Realisatie van de Nederlandse ambitie zal in het Europese krachtenveld een grote opgave zijn. We weten uit de totstandkoming van de hiervoor genoemde brief dat lidstaten om verschillende redenen niet mee wilden doen aan de oproep tot meer ambitie. Gehoorde argumenten waren binnenlandse coalitieverhoudingen en nog lopende binnenlandse beleidsvorming, conservatieve binnenlandse voertuigfabrikanten en vervoerders, en het belang dat lidstaten geven aan biobrandstoffen.

Daarnaast zien veel lidstaten de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen als één pakket met het voorstel voor de Euro 7-normen². De Europese koepel van voertuigfabrikanten stelt ook dat meer ambitie in de CO₂-normen minder ambitie moet betekenen in Euro 7.

Lidstaten stellen verder dat de laad- en tankinfrastructuur voor hernieuwbare energiedragers eerst op orde moet zijn om ambitieuze CO₂-normen waar te kunnen maken. Binnen Nederland onderschrijft de koepel van autoproducenten (RAI) dat er technisch weinig belemmeringen zijn voor ambitieuze CO₂-normen, zolang voorzien wordt in cruciale randvoorwaarden als tijdige aanleg van voldoende hernieuwbare laad- en tankinfrastructuur. Door lidstaten wordt het echter argument vaak defensief gebruikt om ambities te temperen voor de emissienormen, in plaats van offensief om ambitieuze doelen voor laad- en tankinfrastructuur te willen stellen.

In het onderhandelingstraject zullen een aantal lidstaten [redacted] naar verwachting wensen dat fabrikanten in hun uitstootvermindering ook de CO₂-winst van gebruik in het voertuig van hernieuwbare en emissiearme brandstoffen mee mogen rekenen. Wij zijn daarvan geen voorstander omdat dit voorstel de emissie-eisen aan het voertuig reguleert en de brandstoffen in de richtlijn hernieuwbare energie worden geregeld. Als wij echter een 100%-doelstelling wensen dan zal dit punt waarschijnlijk door die lidstaten harder op tafel worden gelegd.

Toelichting

Politieke context

Nederland heeft in maart 2022 een bijdrage geleverd aan de publieke consultatieronde van de Europese Commissie voor de herziening van de CO₂-

Datum

10 maart 2023

Onze referentie

CM 2023/2843

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatsecretaris

Bijlage(n)

1

² voertuigemissies anders dan CO₂.

normen voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze is gedeeld met de Tweede Kamer³. De Kamercommissie voor IenW heeft hierop schriftelijk vragen gesteld, die zijn beantwoord per brief⁴. In een tweeminutendebat naar aanleiding van die brief op 14 september 2022, heeft Groen Links een notie 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.

Financiële/juridische overwegingen

Het voorstel kent geen directe financiële gevolgen.

Strategie

In Brussel heeft op 7 maart de eerste raads werkgroepbespreking over het voorstel plaatsgevonden. Nederland zal met gelijkgestemde landen zoveel mogelijk optrekken om de ambitie in het voorstel te vergroten.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Met de voorgestelde herziening zal het aandeel emissieloze zware bedrijfsvoertuigen in de vloot stijgen, alhoewel langzamer dan Nederland zou willen en niet tot 100%. Dit zal positieve effecten hebben op CO₂-uitstoot. Dit voorstel draagt bij aan een reductie van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen van 7,4 Megaton CO₂ in 2020 naar 3,3 Megaton CO₂ in 2040 en 1,2 Megaton CO₂ in 2050. De uitstoot is in 2050 niet geheel gereduceerd omdat er in/na 2040 nog steeds voertuigen kunnen worden verkocht die CO₂ uitstoten (circa 10% van de vloot)

De aanschafkosten voor voertuigeigenaren stijgen. Daarom kennen wij de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) om de transitie te versnellen. De meerkosten worden over de levensduur terugverdiend. De totale gebruikskosten over de levensduur van emissieloze voertuigen zijn namelijk lager dan bij huidige voertuigen omdat energiekosten en onderhoudskosten lager zijn. Het voorstel resulteert in de EU in een lager energiegebruik en daarmee in een kostenbesparing op de import van brandstoffen en een verbetering van de energiezekerheid.

Communicatie

Niet van toepassing

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

Niet van toepassing

Duurzaamheid

Gevolgen op duurzaamheid en brede welvaart zijn positief beoordeeld in het BNC-fiche.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Krachtenveld: posities lidstaten i.v.m. internationale en diplomatieke belangen

Datum

10 maart 2023

Onze referentie

CM 2023/2843

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatsecretaris

Bijlage(n)

1

³ Brief 'Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtovervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3338, dd. 11 maart 2022)

⁴ Brief IENW/BSK-2022/136919

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|---|------------|
| 1 | BNC-fiche Europese normen zware bedrijfsvoertuigen | |

Datum
10 maart 2023

Onze referentie
CM 2023/2843

Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t
DuMo 2

Aan
Staatsecretaris

Bijlage(n)
1