

Vergaderjaar 2023–2024

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3947

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2024

Rekening houdend met de afspraak gemaakt tijdens het Algemeen Overleg op 12 februari 2013 over informatievoorziening met betrekking tot Europese besluitvorming¹, vindt uw Kamer bijgaand het antwoord van het kabinet op de consultatie van de Commissie over de Europese procedure inzake vergroening van bedrijfswagenparken. Aanvullend licht ik graag de Nederlandse inzet op de publieke consultatie op het gebied van Europese maatregelen ter stimulering van zakelijke emissievrije voertuigen (het *Greening Corporate Fleets* initiatief) nader toe. De bijgevoegde antwoorden op de publieke consultatie reflecteren deze inzet.

Achtergrond

Het *Greening Corporate Fleets* initiatief is onderdeel van de Europese Green Deal² en heeft als doel beleid te ontwikkelen waarmee de vraag naar emissievrije zakelijke voertuigen wordt gestimuleerd.

Met zakelijke voertuigen worden voertuigen bedoeld in eigendom van een bedrijf, als ook voertuigen die worden geleased of verhuurd door een bedrijf. Hieronder vallen onder andere taxi's, deelauto's en auto's van de zaak, maar ook logistieke voertuigen (bestel- en vrachtauto's) en touringcars. Voertuigen die in het openbaar vervoer worden ingezet, zoals bijvoorbeeld OV-bussen, zijn uitgezonderd van het initiatief. Voor deze voertuigen bestaan andere regelingen, zoals de Europese *Clean Vehicles Directive*.

Met de publieke consultatie wil de Commissie het draagvlak voor vraagstimulerende maatregelen onderzoeken alvorens de Commissie

¹ Kamerstukken II, 2012–2013, 22 112, nr. 1581

² https://commission.europa.eu/document/download/9143c562-f4c7-4a41-ab46-c2f5aa35adcd_en?filename=cwp_2023.pdf

overgaat tot beleidsontwikkeling. Deze publieke consultatie is een goed moment om de belangen van Nederland aan de Commissie kenbaar te maken bij het uitwerken van nieuw Europees beleid.

Inzet Nederland

Nederland steunt dit initiatief. Ten eerste is vraagstimulering een effectief instrument om de ingroei van emissievrije voertuigen te versnellen. Het merendeel van de nieuwe voertuigen worden door bedrijven aangeschaft (meer dan 50% van de nieuwverkopen in personenauto's en bijna alle bestelauto's, vrachtauto's en touringcars). Maatregelen die zich richten op de nieuwverkopen van bedrijven zijn hierdoor bijzonder effectief om de vloot te verduurzamen. Ten tweede geeft Europese vraagstimulering duidelijkheid aan voertuigfabrikanten, dat er een markt is voor emissievrije voertuigen in de toekomst. Het huidige Europese beleidskader zet met de Europese CO₂-normen voor lichte³ en zware voertuigen⁴ vooral in op aanbodontwikkeling van emissievrije voertuigen.

Opties voor Europese vraagstimulering zijn divers en variëren van vrijblijvende maatregelen (e.g. fiscale stimulering, vrijwillige schema's en beloftes), maatregelen ter stimulering van de randvoorwaarden (zoals de uitrol van laad- en tankinfrastructuur) en normerende maatregelen (zoals een verplicht aandeel emissievrije voertuigen in de nieuwverkoop en/of het rijdend wagenpark).

Daarom pleit het kabinet voor het volgende in de publieke consultatie:

- Nederland is voorstander van Europese maatregelen die de vraag naar emissievrije zakelijke voertuigen stimuleren.
- Voor Nederland is het van belang dat een dergelijke regeling niet marktverstoring werkt, geen ongelijk speelveld creëert en het midden- en kleinbedrijf zover mogelijk ontziet.
- Nederland pleit eerst voor verder onderzoek. Een beslissing hoeft nog niet te worden genomen. Een evenwichtig wetsvoorstel voor vraagstimulering moet leiden tot een zo groot mogelijke ingroei van emissievrije voertuigen.
- Nederland roept de Commissie op om verschillende ontwerpkeuzes in de afweging mee te nemen.
 - Voor lichte voertuigen (zoals personen- en bestelauto's) moet de mogelijkheid onderzocht worden om vlootnormering niet op te leggen aan leasebedrijven maar aan bedrijven die voertuigen kopen, leasen of huren ten behoeve van de *eigen* bedrijfsvoering/dienstverlening.
 - Voor zware voertuigen (zoals, vrachtwagens en trekker-oplegger combinaties) moet de mogelijkheid onderzocht worden om vlootnormering niet op te leggen aan vervoerders maar aan grote verladers, waarbij zij verplicht worden om een deel van de aan- en afvoer van goederen emissievrij uit te (laten) voeren.

Toelichting

In het commissiedebat op 31 januari 2024, vroeg het lid Bamenga naar Europese regels omtrent een nationale zakelijke vlootnormering (Kamerstuk 31 305, nr. 448). Ik noemde toen dat de besluitvorming over nationale normering van de zakelijke markt gepauzeerd is nadat er in het voorjaar van 2023 geen overeenstemming bereikt kon worden over deze maatregel.

³ Verordening (EU) 2019/631 overweging 18 (herziening, stand 19 april 2023)

⁴ Verordening (EU) 2018/1242 artikel 3ab (herziening, stand 9 februari 2024)

In het Klimaatakkoord⁵ is wel afgesproken dat de Rijksoverheid met betrokken partijen zal werken aan de invoering van een normstellende regeling voor werk gerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek, met als doel een gelijkwaardig speelveld te creëren voor inspanningen van werkgevers op klimaatgebied.

Het nationale initiatief voor een zakelijke vlootnormering voor lichte voertuigen is na de val van het Kabinet controversieel verklaard door uw Kamer. Nederland zet daarom in op meer onderzoek door de Europese Commissie, zodat het volgende kabinet alle opties op tafel heeft om een afgewogen beslissing te kunnen nemen.

Tot slot

Met deze brief hoop ik u duidelijkheid te hebben verschaft over de Nederlandse inzet op het gebied van Europese maatregelen ter vraagstimulering van emissievrije voertuigen in de zakelijke vloot.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁵ Klimaatakkoord hoofdstuk Mobiliteit | Publicatie | Klimaatakkoord