

Vergaderjaar 2017–2018

**34 734**

## **EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket**

**34 835**

## **EU-voorstel: Herziening verordening voor CO<sub>2</sub> emissies auto's en busjes COM (2017) 676**

**B<sup>1</sup>**

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

Vastgesteld 20 maart 2018

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving<sup>2</sup> hebben kennisgenomen van het pakket «Schone mobiliteit», dat op 8 november 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. Tevens hebben zij kennisgenomen van de daarbij behorende BNC-fiches. De commissie heeft over de Europese Commissievoorstellen COM(2017)647<sup>3</sup> en COM(2017)676<sup>4</sup> vragen gesteld op 19 februari 2018 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Staatssecretaris heeft op 19 maart 2018 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
De Boer

<sup>1</sup> Letter B heeft alleen betrekking op EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket 34 734

<sup>2</sup> Samenstelling:

Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Sent (PvdA), Vos (GL), P. van Dijk (PVV), Atsma (CDA), D.J.H. van Dijk (SGP), Don (SP), Jorritsma-Lebbink (VVD) (*vice-voorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Köhler (SP), Meijer (SP), Nooren (PvdA) (*voorzitter*), Pijlman (D66), Schaper (D66), Stienen (D66), Teunissen (PvdD), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Van der Sluijs (PVV), Van Zandbrink (PvdA)

<sup>3</sup> E-dossier E170034, te raadplegen op:

[https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170034\\_gemeenschappelijke\\_regels](https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170034_gemeenschappelijke_regels).

<sup>4</sup> E-dossier E170035, te raadplegen op:

[https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170035\\_voorstel\\_voor\\_een](https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170035_voorstel_voor_een).

## **BRIEF VAN DE VOorzITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING**

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 19 februari 2018

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van het pakket «Schone mobiliteit», dat op 8 november 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. Tevens hebben zij met belangstelling kennisgenomen van de daarbij behorende BNC-fiches. De voornoemde commissie heeft besloten over de Europese Commissievoorstellen COM(2017)647<sup>5</sup> en COM(2017)676<sup>6</sup> vragen aan u te stellen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de Europese Commissievoorstellen en de bijbehorende BNC-fiches met betrekking tot schone mobiliteit. Zij hebben hierover nog enkele vragen ter verheldering. De GroenLinks-fractieleden hebben met teleurstelling kennisgenomen van het Europese Commissievoorstel COM(2017)676. Daarover willen zij graag enkele vragen stellen.

### *Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie*

De leden van de D66-fractie achten de ambitie in de Europese voorstellen aan de lage kant. Daarom hopen zij dat u in de EU zal pleiten voor hogere doelstellingen. Zo wordt er in het voorstel COM(2017)676 een bonus-systeem voorgesteld voor plug-inhybride voertuigen. De D66-fractieleden zijn van mening dat het wenselijker kan zijn om enkel volledig elektrische auto's te stimuleren. Voor het behalen van de klimaatdoelen zijn deze schonere auto's het meest noodzakelijk. Graag ontvangen deze leden een reactie hierop.

De leden van de D66-fractie constateren dat er geen verplicht percentage nul-emissievoertuigen in het voornoemde voorstel is opgenomen. Vindt u dat er in de onderhandelingen wel ingezet kan worden op een dergelijke stimulering van volledig schone auto's?

De D66-fractieleden constateren voorts dat in het voorstel COM(2017)647 de instelling van een Europese vergunningsprocedure wordt geopperd ter vervanging van de ontheffingsmogelijkheid voor de concessieverlener. Zij zijn van mening dat dit een goede manier kan zijn om de rechtszekerheid voor internationale touringcar- en autobusdiensten te versterken. Bent u het met deze leden eens dat dergelijke harmonisatie van regelgeving wenselijk is? Kan de facilitering van dit duurzame alternatief voor autovervoer zodoende bijdragen aan de Europese en nationale klimaatdoelen?

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte benieuwd in hoeverre u de mogelijkheid ziet om de ambities met betrekking tot duurzaamheid in de voornoemde voorstellen te verhogen in Europees verband. Indien dit niet voldoende is voor zowel de Nederlandse klimaatdoelen als het regeerakkoord, ziet u dan een mogelijkheid om met enkele andere Europese landen, als een kopgroep, afspraken te maken over meer ambitieuze normen?

<sup>5</sup> E-dossier E170034, te raadplegen op:  
[https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170034\\_gemeenschappelijke\\_regels](https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170034_gemeenschappelijke_regels).

<sup>6</sup> E-dossier E170035, te raadplegen op:  
[https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170035\\_voorstel\\_voor\\_een](https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170035_voorstel_voor_een).

### Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De GroenLinks-fractieleden stellen vast dat in het voorstel COM(2017)676 lagere CO<sub>2</sub>-reductie-eisen voorgesteld worden dan het Europees Parlement in 2013 nodig achtte. Ook constateren zij dat de Europese Commissie haar eigen studies niet volgt. Ook de studie van de ICCT<sup>7</sup>, de *International Council on Clean Transportation*, concludeerde dat een ambitieuzer beleid de samenleving in zijn geheel minder kost dan het door de Commissie voorgestelde beleid. Volgens de ICCT is een CO<sub>2</sub>-emissiereductie bij personenauto's van 70% (in 2035) het beste qua kosten voor de samenleving en de gebruiker. Deelt u deze analyse?

U wilt zich hard maken voor een CO<sub>2</sub>-reductie van 55% in Europa in 2030 en bent teleurgesteld in het Europese Commissievoorstel. Hoe beoordeelt u dit voorstel in het licht van het streven naar een reductie van 55% CO<sub>2</sub> in 2030?

Voor de non-ETS-sector<sup>8</sup> stelt Europa als doel een reductie van 30% CO<sub>2</sub>. Bent u het met de GroenLinks-fractieleden eens dat dit doel te laag is om de doelen van het klimaatakkoord van Parijs te realiseren? En zal dit betekenen dat in het overige transport, de landbouw en de huisvesting veel grotere reducties gerealiseerd moeten worden? Hoe beoordeelt u dit? De ICCT berekent dat met het Europese Commissievoorstel een CO<sub>2</sub>-reductie voor personenverkeer en busjes van 1,4% per jaar gehaald zal worden tot 2030. Om de doelen voor 2050 te halen, zal in de periode 2030 tot 2050 per jaar 5,5% reductie gerealiseerd moeten worden.<sup>9</sup> Deelt u deze analyse? Acht u dit haalbaar?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het BNC-fiche<sup>10</sup> dat u voor 2025 een reductie met 25% CO<sub>2</sub> ten opzichte van 2021 nodig en haalbaar acht, terwijl de Europese Commissie niet verder wil gaan dan een reductie van 15%. Welke mogelijkheden ziet u om alsnog tot een ambitieuzer CO<sub>2</sub>-reductiedoel in de EU te komen?

Ook ten aanzien van de lage-emissie en emissievrije voertuigen acht u de voorstellen van de Europese Commissie onvoldoende. U bent kritisch op het voorstel voor de bonus voor fabrikanten die meer dergelijke auto's op de markt brengen dan het gestelde doel vereist. Betekent deze bonus dat de fabrikanten in de rest van hun vloot minder CO<sub>2</sub>-reductie hoeven te realiseren? Zo ja, hoe beoordeelt u dit? Bent u het eens met de GroenLinks-fractieleden dat in plaats van een bonussysteem een malussysteem zou moeten worden ingevoerd voor fabrikanten die te weinig lage-emissie en emissievrije voertuigen op de markt brengen? Zij lezen in de BNC-fiche dat u voor een malussysteem bent, maar het bonussysteem niet geheel wil afschaffen, maar wil beperken.<sup>11</sup> Is dit juist? Waarom kiest u niet voor een consequente lijn met een malussysteem? Welke mogelijkheden ziet u om de doelen voor de lage-emissie en emissievrije voertuigen aan te scherpen?

U wilt in 2030 alleen nog nieuwe emissievrije voertuigen op de Nederlandse markt brengen. De huidige veel minder ambitieuze voorstellen van de Europese Commissie zullen het veel moeilijker maken dit doel te

<sup>7</sup> Briefing ICCT *January* 2018, p. 7. De briefing is te vinden op: <https://www.theicct.org/publications/ec-proposal-post-2020-co2-targets-briefing-20180109>.

<sup>8</sup> ETS staat voor *Emissions Trading System*.

<sup>9</sup> Briefing ICCT *January* 2018, p. 8. De briefing is te vinden op: <https://www.theicct.org/publications/ec-proposal-post-2020-co2-targets-briefing-20180109>.

<sup>10</sup> Kamerstukken I 2017/18, 34 835, A, p. 4.

<sup>11</sup> Kamerstukken I 2017/18, 34 835, A, p. 7.

realiseren. Welke mogelijkheden ziet u om het doel voor 2030 alsnog te realiseren?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 16 maart 2018.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
J.E.A.M. Nooren

# **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 maart 2018

Met deze brief ontvangt u de antwoorden op de vragen die zijn gesteld door leden van de fracties van D66 en GroenLinks inzake het pakket schone mobiliteit van de Europese Commissie.

## **1. Algemeen ambitieniveau en Nederlandse inzet in de onderhandelingen (COM(2017)676)**

De leden van beide fracties merken op dat het ambitieniveau van de reductiedoelstellingen ontoereikend is en vragen om een reactie als het gaat om de Nederlandse inzet in de gaande zijnde onderhandelingen.

Vraag 1:

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de mogelijkheden om de ambities met betrekking tot duurzaamheid in het voornoemde voorstel te verhogen in Europees verband. Indien dit niet voldoende is voor zowel de Nederlandse klimaatdoelen als het regeerakkoord, willen zij weten of er een mogelijkheid is om met enkele andere Europese landen, als een kopgroep, afspraken te maken over meer ambitieuze normen.

Vraag 2:

De GroenLinks-fractieleden stellen vast dat in het voorstel COM(2017)676 lagere CO<sub>2</sub> reductie-eisen voorgesteld worden dan het Europees Parlement in 2013 nodig achtte. Ook constateren zij dat de Europese Commissie haar eigen studies niet volgt. Ook de studie van de ICCT, de International Council on Clean Transportation, concludeerde dat een ambitieuzer beleid de samenleving in zijn geheel minder kost dan het door de Commissie voorgestelde beleid. Volgens de ICCT is een CO<sub>2</sub>-emissiereductie bij personenauto's van 70% (in 2035) het beste qua kosten voor de samenleving en de gebruiker. Deze leden vragen of het kabinet deze analyse deelt.

Vraag 3:

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke mogelijkheden het kabinet ziet om alsnog tot een ambitieuzer CO<sub>2</sub>-reductiedoel in de EU te komen. Zij verwijzen hierbij naar het betreffende BNC-fiche waarin staat dat het kabinet voor 2025 een reductie met 25% CO<sub>2</sub> ten opzichte van 2021 nodig en haalbaar acht, terwijl de Europese Commissie niet verder wil gaan dan een reductie van 15%.

Vraag 4:

De ICCT berekent dat met het Europese Commissievoorstel een CO<sub>2</sub>-reductie voor personenverkeer en busjes van 1,4% per jaar gehaald zal worden tot 2030. Om de doelen voor 2050 te halen, zal in de periode 2030 tot 2050 per jaar 5,5% reductie gerealiseerd moeten worden. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of deze analyse wordt gedeeld en of het reductiepad na 2030 haalbaar wordt geacht.

Antwoorden 1 t/m 4:

Het kabinet deelt de analyse dat de door de Europese Commissie voorgestelde reductiedoelen voor CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en bestelwagens in 2025 en 2030 ambitie missen. Studies, zoals de genoemde van ICCT, maar ook de eigen impactanalyse van de Commissie, laten zien dat het ambitieniveau onnodig laag is en dat een grotere

reductie kosteneffectief bereikt kan worden. Dit aspect is een belangrijk argument en zal in de onderhandelingen een rol spelen.

In het betreffende BNC-fiche heeft het kabinet de conclusie met u gedeeld dat het ambitieniveau te laag is. De onderhandelingen in de Raad zijn gestart en het kabinet zet zich ervoor in om het ambitieniveau te verhogen. Dat wordt samen met andere landen gedaan, die net als Nederland geconstateerd hebben dat het nu voorliggende niveau niet toereikend is om de ambitieuze klimaatdoelen van 2030 en 2050 te kunnen halen. Alle mogelijkheden om samen met andere landen het ambitieniveau te verhogen worden op dit moment verkend. Hiervoor liggen meerdere opties op tafel. Ten eerste gaat het om de reductiepercentages van de respectievelijke jaren 2025 en 2030. Ten tweede gaat het om de juiste stimulering van nul-emissievoertuigen, al dan niet in combinatie met een stimulering van plug-in voertuigen. Ten derde kan gekozen worden voor een vast getal in gram per kilometer in plaats van een reductiepercentage. Als laatste speelt de hoogte van de boetes een rol bij niet nakomen van de verplichtingen.

De onderhandelingen zijn een ingewikkeld proces waarbij strategisch opereren heel belangrijk is. Alle genoemde opties samen met andere landen verkend. Omwille van een goed resultaat kan hier niet in detail worden ingegaan op de lopende onderhandelingen en de Nederlandse inzet. Het is belangrijk dat het ambitieniveau omhoog moet en daar zet het kabinet zich voor in.

Het is evident dat de uitstoot van broeikasgassen na 2030 verder drastisch naar beneden moet. Alles wat we in het aankomend decennium niet doen, schuiven we door naar de periode na 2030. Dan wordt het behalen van de noodzakelijke emissiereducties steeds moeilijker, duurder en wellicht onhaalbaar. Daarom kunnen en mogen we geen tijd verliezen en moet het ambitieniveau van dit voorstel fors omhoog.

## **2. Bonussysteem (en ontbrekende malus) voor zeer zuinige en nul-emissie voertuigen (COM(2017)676)**

Vraag 5:

De D66-fractieleden zijn van mening dat het wenselijker kan zijn om enkel volledig elektrische auto's te stimuleren. Voor het behalen van de klimaatdoelen zijn deze schonere auto's het meest noodzakelijk. Zij ontvangen graag een reactie hierop.

Vraag 6:

De leden van de D66-fractie constateren verder dat er geen verplicht percentage nul-emissievoertuigen in het voornoemde voorstel is opgenomen. Zij willen weten of het kabinet zich hiervoor kan inzetten in de onderhandelingen.

Vraag 7:

De leden van de GroenLinks-fractie willen weten of de voorgestelde bonus betekent dat de fabrikanten in de rest van hun vloot minder CO<sub>2</sub>-reductie hoeven te realiseren. Zij vragen om een beoordeling. Verder pleiten deze leden voor een malus in plaats van een bonussysteem en vragen om een reactie.

Antwoorden 5 t/m 7:

Het voorstel voorziet in een bonus als fabrikanten in de jaren tussen 2025 en 2030 meer voertuigen op de markt brengen die minder dan 50 gram per kilometer uitstoten dan een bepaald streefaantal. Het verkrijgen van deze bonus betekent dat de rest van de voertuigvloot meer mag uitstoten

dan de norm. Hier zit wel een bovengrens aan in het voorstel. Om voor deze bonus in aanmerking te komen wordt er een wegingsfactor gehanteerd. Volledig elektrische auto's wegen het zwaarst, plug-ins het minst. De wegingsfactor neemt dus af met het toenemen van de uitstoot. Een volledig elektrische auto telt voor 1 voertuig en een plug-in met een uitstoot van 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer telt voor nul voertuigen. Tussen 0–50 gram daalt de factor waarvoor het voertuig meetelt. Hiermee wordt een onderscheid gemaakt tussen plug-ins en puur elektrische auto's.

In het BNC-fiche staat dat het toevoegen van een malus nadrukkelijk één van de opties is die in de onderhandelingen aan de orde moet komen. De stimulering van nul-emissievoertuigen in het algemeen vindt het kabinet belangrijk en dat zal nadrukkelijk in de onderhandelingen naar voren komen. Het kabinet oordeelt dat het bonussysteem in het huidige voorstel een ontoereikende stimulans biedt om de transitie naar nul-emissievoertuigen te versnellen.

### **3. De voorstellen in relatie tot de Nederlandse doelen (COM(2017)676)**

Vraag 8:

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een beoordeling van het voorstel in het licht van het streven naar een reductie van 55% CO<sub>2</sub> in 2030.

Vraag 9:

De leden van de GroenLinks-fractie vragen verder wat er voor mogelijkheden zijn om het Nederlandse doel te realiseren om in 2030 alleen nog nieuwe emissievrije voertuigen op de Nederlandse markt te brengen. Met deze veel minder ambitieuze voorstellen van de Europese Commissie zal het veel moeilijker zijn dit doel te realiseren.

Antwoorden 8 en 9:

In het BNC-fiche constateert het kabinet dat het gat tussen de door de Europese Commissie aangereikte instrumenten en de Nederlandse ambitie groot is. Het kabinet ziet het daarom als primaire opgave om meer ambitie in het voorstel te krijgen. Waar mogelijk wordt samengewerkt met gelijkgestemde landen samen om dat voor elkaar te krijgen. Daarbij kijken we ook naar de mogelijkheden wat we samen kunnen doen om de transitie naar nul-emissie voertuigen te versnellen. Tenslotte kijkt het kabinet welke maatregelen wij in Nederland kunnen nemen. Dat doen we in het kader van de Integraal Nationaal Energie- en Klimaatplan, waarover u later dit jaar geïnformeerd wordt.

### **4. Ontheffingsmogelijkheid voor concessieverleners (COM(2017)647)**

Vraag 10:

De D66-fractieleden constateren dat in het voorstel COM(2017)647<sup>12</sup> de instelling van een Europese vergunningsprocedure wordt geopperd ter vervanging van de ontheffingsmogelijkheid voor de concessieverlener. Zij zijn van mening dat dit een goede manier kan zijn om de rechtszekerheid voor internationale touringcar- en autobusdiensten te versterken. Zij willen weten of het kabinet het eens is dat dergelijke harmonisatie van regelgeving wenselijk is. De leden willen verder weten of de facilitering

---

<sup>12</sup> Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten

van dit duurzame alternatief voor autovervoer zodoende kan bijdragen aan de Europese en nationale klimaatdoelen.

Vraag 11:

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte benieuwd welke mogelijkheid het kabinet ziet om de ambities met betrekking tot duurzaamheid in het voornoemde voorstel te verhogen in Europees verband. Indien dit niet voldoende is voor zowel de Nederlandse klimaatdoelen als het regeerakkoord willen zij de weten welke mogelijkheid er is om met enkele andere Europese landen, als een kopgroep, afspraken te maken over meer ambitieuze normen.

Antwoorden 10 en 11:

De aangekondigde impactanalyse in het BNC-fiche over voorstel COM (2017)647 zal meer inzicht bieden in de wenselijkheid van het invoeren van een Europese vergunningprocedure voor het toelaten van buitenlandse vervoerders tot de nationale markt voor busvervoer. De impactanalyse zal ingaan op verschillende effecten, waaronder de potentiële duurzaamheidwinst. Met de uitkomsten van de impactanalyse kan ook de vraag worden beantwoord in hoeverre verdergaande opening van de nationale markt voor busvervoer wenselijk is en de duurzaamheidwinst verder vergroot kan worden.

## **5. De reductie voor de non-ETS sector (algemeen)**

Vraag 12:

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om een beoordeling van de voorstellen, voor de achtergrond van het kabinetsdoel om een CO<sub>2</sub>-reductie van 55% in Europa in 2030 te bereiken. Voor de non-ETS-sector stelt Europa als doel een reductie van 30% CO<sub>2</sub>. De GroenLinks-fractieleden willen weten of dit doel te laag is om de doelen van het klimaatakkoord van Parijs te realiseren. Voorts vragen zij zich af of dit betekent dat in het overige transport, de landbouw en de huisvesting veel grotere reducties gerealiseerd moeten worden.

Antwoord 12:

Het is evident dat meer nodig is om te voldoen aan het streven de mondiale temperatuurstijging te beperken tot ruim onder de 2 graden zoals opgenomen in de Overeenkomst van Parijs. Het kabinet zet zich daarom in om tot een verhoging van de Europese klimaatambitie voor 2030 te komen: van ten minste 40% emissiereductie t.o.v. 1990 naar 55%. Wanneer de EU deze hogere ambitie overneemt, is het aannemelijk dat dit ook gevolgen heeft voor de doorvertaling naar de ETS- en non-ETS sectoren. In Nederland nemen we maatregelen die ons voorbereiden op een reductie van 49 procent in 2030. Het Klimaatakkoord zal daarvoor de basis leggen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven - Van der Meer