



TER BESLISSING

Datum

7 februari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/32532

Opgesteld door

DG Mobiliteit

Dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

Beslistermijn

12-02-2025

Bijlage(n)

3

Aan

Minister + Staatssecretaris

nota

Kamerbrief over Nederlandse inzet op consultatie over de toekomst van de Europese automotive industrie

Aanleiding

De Europese Commissie heeft op 30 januari jl. een publieke consultatie geopend over de toekomst van de Europese auto-industrie. Deze publieke consultatie voedt een actieplan voor de auto-industrie dat op 5 maart gepresenteerd zal worden. In deze beslisnota wordt u om akkoord gevraagd op de Nederlandse inzet voor deze publieke consultatie. In verband met de sluiting van de publieke consultatie op 13 februari (middernacht), vragen we u om uiterlijk op 12 februari een besluit te nemen. Gezien de zeer korte deadline van de Commissie voor het geven van input, wordt deze nota later dan de afgesproken termijn bij u aangeleverd.

De Europese auto-industrie heeft betrekking op de beleidsterreinen van zowel de Minister als de Staatssecretaris, waardoor u beiden om een besluit gevraagd wordt. De Minister van Economische Zaken draagt verantwoordelijkheid voor economische invalshoeken van de auto-industrie en wordt op verzoek van EZ parallel geadviseerd om mede te ondertekenen.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd om in te stemmen met:

- De Nederlandse inzet voor deze publieke consultatie, het bijgaande position paper en de informele discussienotitie.
- Een Kamerbrief waarin u de Kamer informeert over deze Nederlandse inzet voor de publieke consultatie.

Kernpunten

- Op 30 januari jl. ging een "strategische dialoog" van start tussen de Commissie en 22 stakeholders uit de Europese automotive industrie. Hierbij waren lidstaten niet uitgenodigd. Op dezelfde dag heeft de Commissie een publieke consultatie geopend, waarin stakeholders worden uitgenodigd om hun mening te geven over de toekomst van de Europese auto-industrie. Ook EU-lidstaten kunnen hierop reageren.
- De uitkomsten van de publieke consultatie voeden de strategische dialoog en een *EU Industrial Action Plan for the Automotive Action Sector* (hierna: het actieplan) wat op 5 maart a.s. zal worden gepresenteerd door de Commissie. Vervolgens zullen de lidstaten zich over dit actieplan buigen.
- Een reactie op de consultatie is daarmee een relatief eenvoudige maar effectieve manier om input van Nederland over de thematiek kenbaar te

maken bij de Commissie. Ambtelijk kan aan de hand van het position paper ook verder gesproken worden met de Commissie.

- Er is afgesproken dat het kabinet (i.e., de verantwoordelijke bewindspersoon) altijd de Kamer informeert over de kabinetsreactie op een publieksconsultatie. De vorm hiervoor staat niet vast, maar gezien de belangstelling vanuit de Kamer voor deze thematiek en te verwachten wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit en voertuigautomatisering is het wenselijk om de Nederlandse inzet toe te lichten in een Kamerbrief.
- De Kamerbrief licht het *position paper* toe dat is opgesteld om de Nederlandse inzet naar de Commissie te verduidelijken. Deze stukken zijn opgesteld samen met de directie Wegen en Verkeersveiligheid. Hierover heeft ambtelijke afstemming plaatsgevonden met EZ en KGG en op relevante punten met FIN en BZ.
- De informele discussienotitie licht een denkrichting toe over de benodigde acties op het vlak van beleid en wetgeving om geautomatiseerd vervoer succesvol in te passen in het verkeer. Hiervoor is intensieve samenwerking tussen lidstaten, de Commissie en de industrie nodig.
- De Nederlandse inzet zoals geformuleerd in de position paper bevat o.a. de volgende punten:
 - De auto is belangrijk voor onze welvaart, economie en het welzijn in Nederland. Daarbij neemt de voertuig-industrie een groot deel van de Europese private R&D-investeringen voor zijn rekening, met aanverwante *spillover* effecten naar andere sectoren. Daarom heeft Nederland belang bij een competitieve voertuig-industrie in de EU en moet zich daar in Europees verband actief voor inzetten.
 - Nederland heeft forse belangen bij een gezonde Europese voertuigindustrie, onder meer vanwege onze vrachtwagenproducenten en eerste- en tweedegraads hoog-innovatieve toeleveranciers.
 - Lidstaten moeten niet wegstappen van de uitdagingen waar de auto-industrie mee te maken heeft en er leeft een sterk gevoel van urgentie bij alle betrokkenen.
 - Er is noodzaak tot maatregelen om het concurrentievermogen, de innovatie en de weerbaarheid van de Europese auto-industrie te vergroten. Voorbeelden van relevante beleidsterreinen zijn de batterij-waardeketen, digitale toepassingen en voertuigautomatisering.
 - Aanpassen van de CO₂-normen zal leiden een ongelijk speelveld omdat dit producenten die al investeringen hebben gedaan benadeelt (waaronder Nederlandse producenten) en onzekerheid geeft over noodzakelijke toekomstige investeringen. Daarnaast zal het leiden tot vertraging in de transitie.
 - Het is van belang dat investeringen in innovatie en emissievrije technologieën daadwerkelijk in de EU blijven en dat privaat kapitaal leidt tot gerichte investeringen om de Europese auto-industrie te versterken.
 - Stabiel en voorspelbaar beleid zorgt ervoor dat innoveren en investeren voor de voertuigenindustrie blijft lonen. Maatregelen nu moeten leiden tot de lange-termijn gezondheid van voertuigproducenten.

Datum

7 februari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/32532

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Minister + Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

- Nederland is van mening dat de digitale en duurzaamheidstransitie hand-in-hand gaan en elkaar kunnen versterken.
- Het stellen van de juiste randvoorwaarden is hiervoor noodzakelijk. Het position paper benoemt dat bij het verzilveren van de kansen van voertuigautomatisering en digitalisering de risico's voor de nationale veiligheid meegewogen moeten worden. In lijn met motie-Boswijk doet Nederland onderzoek naar de nationale veiligheidsrisico's van slimme auto's.¹
- Daarnaast is het belang dat de privacy van burgers te allen tijde gewaarborgd moet worden.
- Er is uitgebreide informatie nodig over de ontwikkelingen op de markt voor wegvoertuigen. Alleen op die manier kan er inzicht komen in de ontwikkelingen op de markt, wat de potentiële consequenties zijn voor marktpartijen en hoe zicht dit verhoudt tot lange-termijn ontwikkelingen.
- Er moet gewaarborgd worden dat mobiliteit bereikbaar en betaalbaar blijft voor Europese burgers. Dit vereist onder andere een aanbod van betaalbare, compacte en emissievrije voertuigen.
- Vanuit de industrie ziet Nederland dat er t.a.v. emissievrije voertuigen veel behoefte is aan vraagstimulerende maatregelen. Deze maatregelen omvatten onder andere het *Clean Corporate Fleets*-initiatief en de uitrol van laadinfrastructuur, met name voor zware bedrijfsvoertuigen.

Datum

7 februari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/32532

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Minister + Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Krachtenveld

Nationaal:

- KGG heeft eerder ambtelijk aangegeven aanpassingen van Europese CO₂-normen voor de auto-industrie niet te kunnen steunen als gevolg van het effect hiervan op de klimaatdoelen.
- EZ heeft eerder ambtelijk aangegeven dat aanpassingen van de CO₂-normen van de auto-industrie tegen de belangen van Nederlandse bedrijven ingaan die hebben geïnvesteerd in elektrificatie van de auto-industrie.
- BZ en FIN geven ambtelijk aan dat IenW de Commissie niet kan oproepen tot investeringen (zoals subsidies) omdat dit vooruitloopt op de onderhandelingen voor het Meerjarig Financieel Kader (MFK).
- Sander Smit, Europarlementariër voor BBB, heeft op 22 januari jl. een opiniestuk in het AD geschreven waarin hij ervoor pleit zo snel mogelijk het verbod op de verbrandingsmotor terug te draaien.

Europa:

- De Commissie zet stevig in op voertuigautomatisering en wil de EU hierin een sterkere speler maken. Naar aanleiding van het Draghi-rapport heeft de Commissie voertuigautomatisering als speerpunt geïdentificeerd om de concurrentiepositie van de Europese auto-industrie te versterken. Het Draghi-rapport pleit voor extra regelgeving om de invoering van geautomatiseerd vervoer in de EU te stimuleren.
- De toelating van voertuigen wordt op Europees niveau geregeld en typegoedkeuringsinstanties, zoals de Dienst Wegverkeer (RDW), keuren voertuigen goed op basis van die regelgeving ongeacht of deze voertuigen in de EU of elders zijn geproduceerd.

¹ Beslisnota kamerbrief stand van zaken voertuigautomatisering: IENW/BSK-2024/338690.

- De Commissie heeft herhaaldelijk en in de meest stellige bewoording aangegeven geen aanpassingen aan de wetgeving voor CO₂-normen voor personen- en bestelauto's en vrachtwagens te willen doen. Er is wel een toezegging gedaan om een gericht amendement te doen op de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's om te onderzoeken of verbrandingsmotoren op e-fuels (synthetische brandstoffen) mogelijk kunnen blijven na 2035.
- Italië en Tsjechië hebben vorig jaar een non-paper geschreven met voorstellen voor een hernieuwd automotieve beleid, waarover u eerder bent geïnformeerd. Dit kon destijds rekenen op steun van de Ministers van Economische Zaken van Oostenrijk, Bulgarije, Polen, Roemenië en Slowakije.

Datum

7 februari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/32532

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Minister + Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Belangenbehartigingsorganisaties:

- Op woensdag 8 januari sprak DGMo de RAI Vereniging waarin zij hun zorgen aangaven over de toekomst van de auto-industrie. Zij zien het belang van stabiel beleid wat betreft CO₂-normen, waarbij er uiteraard wel geëvalueerd zou moeten worden indien eventuele boetes te grote nadelige effecten gaan hebben op de industrie. Ook juichen zij toe dat de Commissie nu een integraal actieplan opstelt.
- De Europese koepelorganisatie voor de auto-industrie ACEA heeft eerder in een non-paper aangegeven zorgen te hebben over de CO₂-normen voor personen-, bestel- en vrachtauto's. Ze vragen om een kwijtschelding van de boetes en een eerdere herziening van de bestaande wetgeving. Ook heeft ACEA aanbevelingen gedaan voor geautomatiseerd vervoer waarin zij, onder andere, het belang van mondiale harmonisatie benadrukken.
- *Transport & Environment* (een organisatie die zich inzet voor schoon vervoer en energie) geeft aan dat er geen sprake is van een crisis, omdat de auto-industrie de afgelopen jaren grote winsten boekte en meerdere opties heeft om alsnog de doelen voor 2025 halen. Zo kunnen ze samenwerken met buitenlandse voertuigproducenten die de doelen wel halen ("poolen"), de prijs van hun elektrische voertuigen verlagen en simpelweg minder vervuilende voertuigen verkopen. Voertuigproducenten kiezen nu voor korte-termijn winsten uit verbrandingsmotoren.
- CLEPA (de koepelorganisatie voor de automotieve toeleveringsindustrie, waaronder de RAI Vereniging) pleit voor uitbreiding van de CO₂-normen om aandrijving die niet emissievrij is mogelijk te maken. Zij wijzen erop dat leveranciers kampen met het verlies van banen als gevolg van een afname in vraag naar voertuigen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

Niet van toepassing.

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|--|--|
| 1 | Kamerbrief over Nederlandse inzet op consultatie over de | De Kamerbrief geeft toelichting op het position paper voor de publieke consultatie over de |

| | | |
|----|---|--|
| | toekomst van de Europese automotieve industrie | toekomst van de Europese auto-industrie. |
| 2 | Position Paper | Het position paper dient als input voor de publieke consultatie over de toekomst van de Europese auto-industrie. |
| 3. | Informeel discussie notitie geautomatiseerd vervoer | De informele discussie notitie over het gebruik van geautomatiseerd vervoer licht een denkrichting toe over een mogelijk vervolg op dit onderwerp. |

Datum

7 februari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/32532

Opgesteld doorDG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2**Aan**

Minister + Staatssecretaris

Bijlage(n)

3