



Aan Staatssecretaris (cc Minister)

nota

Nederlandse inzet op publieke consultatie voor Europese vraagstimulering van emissievrije zakelijke voertuigen (*Greening Corporate Fleets* initiatief)

TER BESLISSING

Datum

17 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/122467

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 1

Beslistermijn

30 mei 2024

Bijlage(n)

2

Aanleiding

De Europese Commissie is een publieke consultatie gestart over de noodzaak en wenselijkheid van Europese vraagstimulering van emissievrije zakelijke voertuigen, het *Greening Corporate Fleets* initiatief. Wij zijn voornemens om namens het kabinet de vragenlijst voor deze publieke consultatie te beantwoorden. In deze nota wordt de Nederlandse positie voor akkoord aan u voorgelegd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met:

- Een positie waarin Nederland steun uitspreekt voor een verdere uitwerking van voorstellen omtrent vraagstimulering van emissievrije zakelijke voertuigen door de Commissie, en waarin Nederland de Commissie oproept verschillende ontwerpkeuzes in de afweging mee te nemen.
- De Kamerbrief waarin U de Kamer informeert over de Nederlandse inzet ten aanzien van het *Greening Corporate Fleets* initiatief.
- Een brief aan de Commissie waarin Nederland en andere lidstaten de Commissie oproepen dit dossier voortvarend op te pakken, zodat de volgende Commissie (na de verkiezingen van het Europees Parlement) er snel stappen mee kan zetten.

Kernpunten

- Het *Greening Corporate Fleets* initiatief is onderdeel van de Europese Green Deal¹ en heeft als doel beleid te ontwikkelen waarmee de vraag naar emissievrije zakelijke voertuigen wordt gestimuleerd.
- Zakelijke voertuigen zijn voertuigen in eigendom van een bedrijf, als ook voertuigen die worden geleased of verhuurd door bedrijven. 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.
- Met de publieke consultatie wil de Commissie het draagvlak voor vraagstimulerende maatregelen onderzoeken alvorens de Commissie overgaat tot beleidsontwikkeling. Deze publieke consultatie is een goed moment om de

¹ https://commission.europa.eu/document/download/9143c562-f4c7-4a41-ab46-c2f5aa35adcd_en?filename=cwp_2023.pdf

belangen van Nederland aan de Commissie kenbaar te maken bij het uitwerken van nieuw Europees beleid.

- Vraagstimulering kan meerdere vormen hebben. De volgende opties behoren tot de mogelijkheden: vrijblijvende maatregelen (e.g. fiscale stimulering, vrijwillige schema's en beloftes), stimuleren van randvoorwaarden (zoals de uitrol van laad- en tankinfrastructuur) en normerende maatregelen (zoals een verplicht aandeel emissievrij in nieuwverkoop en/of rijdend wagenpark).
- Nederland steunt dit initiatief met de volgende argumentatie:
 - Klimaatdoelen: Om in 2050 klimaatneutraal te zijn, streeft Nederland naar een CO₂-reductie van 55% in 2030. De transportsector realiseert naar verwachting een CO₂-reductie van 37% in 2030 en loopt daarmee achter op andere sectoren. Een Europese vraagstimulering kan bijdragen aan een hogere CO₂-reductie.
 - Effectiviteit: 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 daardoor bijzonder effectief om de vloot te verduurzamen.
 - Balans tussen aanbod- en vraagstimulering: Dit initiatief heeft betrekking op bedrijven en stimuleert de vraag naar emissievrije voertuigen. Er ligt een nauwe band tussen dit initiatief en de Europese CO₂-normen voor lichte² en zware voertuigen³, die betrekking hebben op fabrikanten en waarmee de aanbodontwikkeling van emissievrije voertuigen worden gestimuleerd. In het conceptakkoord van de CO₂-normen zware voertuigen en de definitieve wetsteksten van de CO₂-normen lichte voertuigen wordt de Commissie opgeroepen de noodzaak en impact van vraagstimulerende initiatieven te analyseren.
- In de publieke consultatie geven wij het volgende aan:
 - Nederland is voorstander van Europese maatregelen om de vraag naar zakelijke emissievrije voertuigen te stimuleren.
 - Voor Nederland is het van belang dat een dergelijke regeling niet marktversturend 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 groei 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.

Datum

17 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/122467

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 1

Aan

Staatssecretaris (cc Minister)

Bijlage(n)

2

² Verordening (EU) 2019/631 overweging 18 (herziening, stand 19 april 2023)

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

Toelichting

- In het Klimaatakkoord⁴ is afgesproken dat de Rijksoverheid met betrokken partijen zal werken aan de invoering van een normstellende regeling voor werk-gerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek. Tot heden is hier geen nationaal beleid op ontwikkeld.
 - Voor werk-gerelateerd verkeer en eigen wagenparken ('alle nieuwe auto's van de zaak emissievrij vanaf 2025') is er in de Voorjaarsbesluitvorming 2023 geen overeenstemming bereikt.
 - In de Voorjaarsbesluitvorming 2023 is afgesproken, dat het kabinet prestatieafspraken met de transportsector maakt over het terugdringen van CO₂-uitstoot van het goederenvervoer⁵.
- Het nationale initiatief voor een zakelijke vlootnormering voor lichte voertuigen is na de val van het Kabinet controversieel verklaard⁶. 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.
- Een Europese normstellende regeling heeft de voorkeur boven een nationale regeling, omdat dit minder ingrijpend is op de werking van de interne markt. Voor een nationale vlootnormering moet een lidstaat aantonen dat de maatregel de interne EU-markt niet disproportioneel verstoort. Als er een Europees kader is voor vlootnormering is de conformiteit van de maatregel met de interne markt geborgd.

Krachtenveld

- Voertuigfabrikanten zijn over het algemeen voorstander van vlootnormering. Uit gesprekken met de Nederlandse koepel van autoproducenten en -importeurs (RAI Vereniging) en fabrikanten zoals DAF volgt, dat er technisch weinig belemmeringen zijn om de productie van nul-emissie voertuigen op te schalen (ontwikkeling aanbodzijde), echter maakt men zich zorgen of de markt er klaar voor is (ontwikkeling vraagzijde). De overheid wordt opgeroepen een 'gebalanceerde aanpak' te hanteren en vraag en aanbod in balans te brengen. Naast de uitrol van een dekkend laad- en tanknetwerk voor nul-emissie voertuigen geeft een vlootnormering voertuigfabrikanten meer zekerheid dat de voertuigen ook daadwerkelijk zullen worden aangeschaft.
- Het sentiment in de markt is verdeeld. De ondernemersorganisaties TLN en evofenedex zijn geen voorstander van een afnameverplichting van ZE-vrachtwagens voor vervoerders of verladers aangezien er veel onzekerheid is, onder andere of de randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn op tijd ingevuld kunnen worden. Met randvoorwaarden worden bedoeld de betaalbaarheid van ZE-vrachtwagens en de beschikbaarheid van laad- en tankvoorzieningen Tegelijkertijd geeft de sector aan juist voor een snelle transitie te zijn, en de ambitie te steunen om 30 procent van de nieuwverkopen in 2030 emissievrij te laten zijn.

Datum

17 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/122467

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 1

Aan

Staatssecretaris (cc Minister)

Bijlage(n)

2

⁴ [Klimaatakkoord hoofdstuk Mobiliteit | Publicatie | Klimaatakkoord](#)

⁵ [Kamerbrief over voorjaarsbesluitvorming Klimaat | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

⁶ [Lijst van controversiële onderwerpen zoals vastgesteld door de Kamer op 12 september 2023](#)

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief Europese vraagstimulering van emissievrije zakelijke voertuigen	Kamerbrief ter informatie over Nederlandse inzet op publieke consultatie voor Europese vraagstimulering van emissievrije zakelijke voertuigen (<i>Greening Corporate Fleets</i> initiatief)
03	Nederlandse beantwoording van de publieke consultatie	Nederlandse beantwoording van de publieke consultatie
04	Conceptbrief aan de Commissie t.a.v. <i>Greening Corporate Fleets</i> initiatief	Lidstaten roepen de Commissie op dit dossier voortvarend op te pakken, zodat de volgende Commissie (na de verkiezingen van het Europees Parlement) er snel stappen mee kan zetten.

Datum

17 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/122467

Opgesteld doorBestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 1**Aan**

Staatssecretaris (cc Minister)

Bijlage(n)

2