Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
20 januari 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/12965

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Beslistermijn
27-01-2025

Bijlage(n)
1

Aan Staatssecretaris

nota

Kamerbrief over de te verwachten Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit

Aanleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft u op 18 december 2024 verzocht om een brief waarin wordt uiteengezet welke aanhangige Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit te verwachten is, en in hoeverre deze in lijn is met het Hoofdlijnenakkoord. De Kamer heeft verzocht om uiterlijk 27 januari 2025 een Kamerbrief te ontvangen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om akkoord te gaan met de verzending van de bijgevoegde Kamerbrief.

Kernpunten

De brief schetst, voor zover mogelijk, een beeld van de te verwachten Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit (i.e., verduurzaming van het wegvervoer), aan de hand van de volgende bronnen van de Europese Commissie (hierna: de Commissie):

- Opdrachtbrieven aan Eurocommissarissen. Commissievoorzitter Ursula von der Leyen heeft verschillende Eurocommissarissen opdrachten gegeven voor wetsvoorstellen in de komende periode. In de brief wordt de opdracht aan Eurocommissaris Wopke Hoekstra (Schone Groei en Klimaat) genoemd om een 2040 klimaatdoel van netto-90% te verankeren in de Europese Klimaatwet en de opdracht aan Eurocommissaris Apostolos Tzitzikostas (Duurzame Mobiliteit en Toerisme) om met een wetsvoorstel voor het *Clean Corporate Fleets*-initiatief te komen.
- Reeds aangekondigde nieuwe Commissievoorstellen. U wijst de Kamer erop dat er over duurzame mobiliteitsdossiers nog onderhandeld wordt: de *CountEmissionsEU*-verordening. U noemt tevens dat de Commissie op 26 februari de *Clean Industrial Deal* presenteert met plannen, initiatieven en wetsvoorstellen ter ondersteuning van de Europese industrie. U noemt bovendien dat er ook een *EU Automotive Industrial Action Plan* en strategisch dialoog met de auto-industrie zal volgen ter ondersteuning van de Europese auto-industrie, met het oog op de ervaren problemen door deze sector. Tot slot benoemt u een aangekondigd *Sustainable Transport Investment Plan*.
- Evaluaties van bestaande wetgeving. In uw brief noemt u een drietal relevante, aangenomen en geïmplementeerde wetgeving waarvoor de komende jaren een evaluatie plaatsvindt. Het betreft de verordeningen

betreffende: de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) in 2026, CO_2-normen voor personen- en bestelauto's (CO2-LDV) in 2026 en CO_2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen (CO2-HDV) in 2027.
- Werkprogramma van de Europese Commissie. In de brief wijst u de Kamer erop dat het werkprogramma van de Europese Commissie wordt gepresenteerd op 11 februari. In het werkprogramma presenteert de Commissie een lijst van maatregelen en (wetgevings)initiatieven voor de komende periode en een bijhorend tijdspad. Deze informatie is nog niet bekend en wordt daarom nog niet meegenomen in deze kamerbrief.

Bij het opstellen van een kabinetsstandpunt over nieuwe Commissievoorstellen worden zogenaamde BNC-fiches[1] geschreven voor de Kamer. Hiervoor zijn staande werkafspraken met de Kamer. Een kabinetsstandpunt en/of BNC-fiche wordt enkel opgesteld na publicatie van daadwerkelijke wetsvoorstellen van de Europese Commissie, terwijl het hier voorstellen betreft die nog niet zijn verschenen. Als gevolg hiervan kunt u de Kamer nog niet informeren over in hoeverre de te verwachten Europese wetgeving in lijn is met het Hoofdlijnenakkoord.

Krachtenveld
- De nieuwe Europese Commissie is op 1 december 2024 gestart en zal in de loop van 2025 hun plannen voor de komende jaren presenteren. De nieuwe Commissie lijkt zich te willen profileren op het thema concurrentievermogen en de Europese industrie te willen ondersteunen in de digitale en duurzaamheidstransitie.
- U werd eerder door het Kamerlid Heutink (PVV) bevraagd op uw motieven voor het versturen van een brief aan de Commissie over het *Clean Corporate Fleets*-initiatief. Heutink vroeg u waarom u om meer Europese wetgeving heeft verzocht bij de Commissie. U heeft hierop aangegeven te hebben gekeken naar wat in het belang van Nederland is om de ingroei van emissievrije, zakelijke voertuigen te versnellen en benadrukt dat dit op termijn ook de betaalbaarheid van emissievrij vervoer voor de Nederlandse burger kan vergroten. U benadrukte tevens dat een eventueel wetsvoorstel nog op inhoud beoordeeld zal moeten worden door het kabinet.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting
In deze brief kunt u enkel een indicatie geven van de te verwachten Europese wetgeving. Dit komt onder andere omdat het werkprogramma van de Commissie nog niet is gepubliceerd en er nog geen nieuwe Commissievoorstellen zijn verschenen. Zoals genoemd kunt u ook nog niet een beeld schetsen in hoeverre de te verwachten Europese wetgeving overeen zal komen met het Hoofdlijnenakkoord, aangezien een kabinetsstandpunt en/of BNC-fiche pas wordt opgesteld zodra de voorstellen zijn verschenen.

Clean Corporate Fleets
De Kamer is op 23 mei 2024 geïnformeerd over de Nederlandse reactie op een publieke consultatie over het Clean Corporate Fleets initiatief en het voornemen

[1] BNC staat voor: Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen.

om een brief te sturen aan de Europese Commissie hierover.[2] Vervolgens heeft u op 7 oktober 2024 samen met uw collega's uit Oostenrijk en België een brief van Ierland medeondertekend. In deze brief riep u de Commissie op om onderzoek te doen naar wat het beste werkt om de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen te versnellen en om met een wetsvoorstel te komen.[3] Daaropvolgend is er toegezegd door de Commissie dat er een wetsvoorstel zal volgen, maar definitieve bevestiging van een tijdspad ontbreekt vooralsnog.

Achtergrond
U bent eerder geïnformeerd over de bestaande klimaatdoelen en de onderdelen uit het Fit-for-55-pakket die hiertoe dienen.[4] In de kamerbrief over de te verwachten Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit noemt u de volgende wetgeving:

- CountEmissionsEU. Beoogt het harmoniseren van het meten van de CO_2-uitstoot van transport en logistiek. Op basis hiervan moeten consumenten en bedrijven beter inzicht krijgen in de emissies van transportketens. Het bevat geen verplichtingen voor bedrijven.
- AFIR. Aangenomen in 2023. Stelt doelen voor het uitrollen van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor alle modaliteiten. Is gekoppeld aan het TEN-T netwerk en de TEN-T Verordening. De AFIR is zodoende een belangrijk ondersteunend middel om doelen ter vermindering van de broeikasgasintensiteit van brandstoffen in bepaalde sectoren te behalen en het voorstel voor CO2-normen voor personen-, bestel- en vrachtauto's.
- CO2-LDV. Aangenomen in 2023. Betreft een CO2-reductienorm van 100% in 2035 (0 gram CO2 uitstoot per kilometer voor nieuwverkoop). Dit is de facto een uitfasering van de verkoop van nieuwe personen- en bestelauto's met een fossiele verbrandingsmotor, en bevat ook tussennormen voor 2030. De Commissie evalueert deze verordening in 2026 en zal bezien of een beperkte herziening nodig is om het gebruik van e-fuels na 2035 mogelijk te maken.
- CO2-HDV. Aangenomen in 2024. Deze verordening verlaagt CO2-emmissies voor nieuwe vrachtauto's en bussen. Het introduceert nieuwe doelstellingen voor: 2030 (45% emissiereductie), 2035 (65% emissiereductie) en 2040 (90% emissiereductie). De verordening zet tevens een doel voor 100% emissievrije stadsbussen in 2035. Er vindt een evaluatie van deze verordening plaats in 2027.

Voorgaande ontwikkelingen
Italië, Tsjechië, Polen, Bulgarije, Roemenië en Slowakije hebben opgeroepen tot aanpassing van de CO_2-normen voor personen-, bestel- en vrachtauto's. Het initiatief tot aanpassing van deze wetgeving ligt bij de Commissie. De Commissie heeft herhaaldelijk en in de meest stellige bewoording aangegeven dit niet te gaan doen. Hierover bent u eerder geïnformeerd.[5]

[2] Kamerbrief Europese vraagstimulering van emissievrije zakelijke voertuigen: IENW/BSK-2024/124918.
[3] Beslisnota medeondertekening van brief aan de Europese Commissie m.b.t. het vergroten van het aandeel emissievrije zakelijke voertuigen: IENW/BSK-2024/210591.
[4] Nota ter informatie over klimaatdoelen: IENW/BSK-2024/209205.
[5] Beslisnota non-paper Italië en Tsjechië over een 'hernieuwd automotive beleid': IENW/BSK-2024/320171.

Datum
20 januari 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/12965

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
1

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	Kamerbrief over de te verwachten wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit	Op verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat wordt de Kamer geïnformeerd over aanhangige Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit te verwachten is.
03.	Verzoek om een brief over de te verwachten Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit.	De brief van de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat waarin verzocht wordt om bovenstaande kamerbrief.