



**TER BESLISSING**

**Datum**

20 januari 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/7356

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

**Beslistermijn**

21-01-2026

**Bijlage(n)**

1

Aan

Staatssecretaris

nota

BNC-fiche over Commissievoorstel tot gerichte wijziging  
van de CO2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen

**Aanleiding**

Op 16 december jl. publiceerde de Europese Commissie (hierna: de Commissie) een voorstel om de bestaande verordening betreffende CO2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen (hierna: CO2-HDV) op één specifiek punt aan te passen. Het Cypriotisch voorzitterschap hoopt in februari in de Milieuraad een gemeenschappelijk standpunt van EU-lidstaten hierover te bereiken.

U wordt later apart geadviseerd over de andere onderdelen van het *Automotive Package*, waaronder de CO2-emissienormen voor personen- en bestelauto's.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om uiterlijk 21 januari akkoord te gaan met de inhoud van het BNC-fiche in verband met het tijdig doorgeleiden naar de Coördinatie Commissie (hierna: COCO) van 27 januari en de MR van 30 januari.

**Kernpunten**

- De bestaande CO2-HDV schrijven voor dat de jaarlijkse gemiddelde CO2-uitstoot van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de hele EU om de vijf jaar moet worden verlaagd. De Commissie wil nu één gerichte wijziging doorvoeren.
- Het voorstel is om voertuigfabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen meer flexibiliteit te geven voor de nalevingsverplichting van CO2-reductiedoelstellingen in 2030. De flexibiliteit voorziet dat voertuigfabrikanten in de periode 2025 tot 2029 extra emissierechten kunnen opbouwen, die later kunnen worden ingezet om de doelen te bereiken. Er is geen impact assessment uitgevoerd door de Commissie.
- Het voorstel voor meer flexibiliteit wordt door de Commissie hoofdzakelijk gemotiveerd door de trage uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer in de EU. Als de randvoorwaarden niet tijdig op orde zijn, dreigt vraaguitval voor emissievrije voertuigen. Als fabrikanten niet genoeg emissievrije voertuigen verkopen, dreigen boetes voor fabrikanten. De voorgestelde flexibiliteit moet dit scenario afwenden.
- Kernpunten van het voorgestelde kabinetstandpunt:
  - o Het kabinet kan het voorstel steunen.
  - o Het kabinet is in principe tegen flexibilisering van de CO2-normen voor zware bedrijfsvoertuigen. Europa loopt achter op Azië en zou juist meer vaart moeten maken op elektrificatie van transport.

- Tegelijkertijd heeft het kabinet begrip voor de meervoudige uitdagingen waar de automotive sector nu voor staat, waaronder de beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer in Europa. De Commissie concludeert dat veel laadinfra-projecten momenteel vertraging oplopen door langdurige vergunnings- en netaansluitingsprocedures<sup>1</sup>.
- Ervan uitgaande dat de CO2-reductiedoelen voor fabrikanten overeind blijven, kan het kabinet het voorstel steunen. Het Commissievoorstel biedt een goede balans tussen behoud van klimaatambities enerzijds en behoud van concurrentiekracht anderzijds.

**Datum**

20 januari 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/7356

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

**Aan**

Staatssecretaris + Minister

**Bijlage(n)**

1

### Krachtenveld

- Europese truckfabrikanten (met uitzondering van DAF) hebben de Commissie gevraagd om meer flexibiliteit te geven in de nalevingsverplichting van de CO2-emissienormen zware bedrijfsvoertuigen<sup>2</sup>. Het Commissievoorstel is vrijwel identiek aan de wensen van truckfabrikanten, waarbij de Commissie enkel flexibiliteit geeft in de periode 2025 tot 2029, en niet doorlopend tot 2040.
- Enkele lidstaten reageren in de basis positief op het Commissievoorstel en hebben geen verdere wijzigingsvoorstellen.
- Andere lidstaten, waaronder Nederland willen meer inzicht in de gevolgen van het voorstel op de klimaatdoelen, met name in 2030.
- De verwachting is dat er reeds een ruime meerderheid is voor dit voorstel in de Raad en dat het Cypriotische voorzitterschap zal sturen op een gezamenlijk standpunt begin februari.
- De Ministeries van EZ en KGG zijn evenals kritisch over de voorgestelde flexibiliteit, maar kunnen het voorstel steunen.

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

### Bijlagen

| Volgnummer | Naam                                                             | Informatie                                                              |
|------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1          | BNC-fiche gerichte wijziging CO2-normen zware bedrijfsvoertuigen | De BNC-fiche geeft het kabinetstandpunt weer van het Commissievoorstel. |

<sup>1</sup> [New communication assesses market readiness of heavy-duty road transport vehicles](#)

<sup>2</sup> [Stellungnahme-Gutachten-SG2512170090.pdf](#)