

Geachte Kamerlid,

Op 6 december aanstaande spreekt u tijdens het Algemeen Overleg Milieuraad met de staatssecretaris voor I&W over het pakket voor schone mobiliteit van de Europese Commissie. Ambitieuze CO₂-normen voor (bestel)auto's zijn van groot belang om de doelen van het klimaatakkoord van Parijs en daarmee het Regeerakkoord binnen handbereik te krijgen. Het Commissievoorstel¹ is hiervoor volstrekt onvoldoende en staat de ambitie uit het Regeerakkoord in de weg om in 2030 alleen nog nieuwe elektrische voertuigen in de nieuw verkoop te hebben.

Milieudefensie, Natuur & Milieu en Greenpeace vragen u daarom in te zetten op:

1. Minimaal 55 % CO₂ reductie in 2030 t.o.v. 2021. En een tussendoel voor 2025, in lijn met dit ambitieuzere 2030-doel.
2. Een hoger aandeel 0-emissie voertuigen (Zero Emissions Vehicles (ZEV) mandaat) richting 100% in 2030 en een voldoende hoge boete voor bedrijven die hier niet aan voldoen.
3. Een verplichte 'real world test' voor nieuwe voertuigen, om gesjoemel met lab-tests te voorkomen.

Onderwerp	Commissievoorstel	Ons verzoek
CO ₂ reductie in 2030 (tov 2021) auto's en bestelbusjes	30% (en 15% in 2025) ²	Minimaal 55% reductie in 2030 en vasthouden 2025 doel
Aandeel 0-emissievoertuigen	Credit voor een hoger aandeel van 15% in 2025 en 30% in 2030	Harde norm voor aandeel ZEV (ZEV mandaat), met voldoende hoge boete
Voorkomen gesjoemel met de normen	In service conformity test	Stel real world emissie test vast met goede voldoende hoge boete bij overtreding

Achtergrond

Met 27% van de totale CO₂-uitstoot³ levert de sector mobiliteit een grote bijdrage aan klimaatverandering. Zonder extra maatregelen neemt dit aandeel verder toe: De CO₂ uitstoot van mobiliteit daalt nauwelijks, in tegenstelling tot andere sectoren. Om dit te veranderen is Europees bronbeleid onmisbaar, naast nationale en regionale maatregelen en de inzet van bedrijven en consumenten.

Technisch is veel mogelijk, zo blijkt onder andere uit de snelle ontwikkeling van elektrische voertuigen. Maar het gaat niet vanzelf. Ambitieuze CO₂-normen en een verplicht aandeel 0-emissie voertuigen (het zogenaamde ZEV mandaat) zijn cruciaal om te zorgen dat fabrikanten zulke voertuigen ook snel op de markt brengen tegen een redelijke prijs. De beschikbaarheid is een serieus probleem voor het groeiend aantal bedrijven dat hun gehele vloot wil elektrificeren. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de oproep die Natuur & Milieu samen met Vattenfall, LeasePlan, Royal Haskoning DHV en Centric op de klimaattop in Bonn aan de Europese Commissie deed:

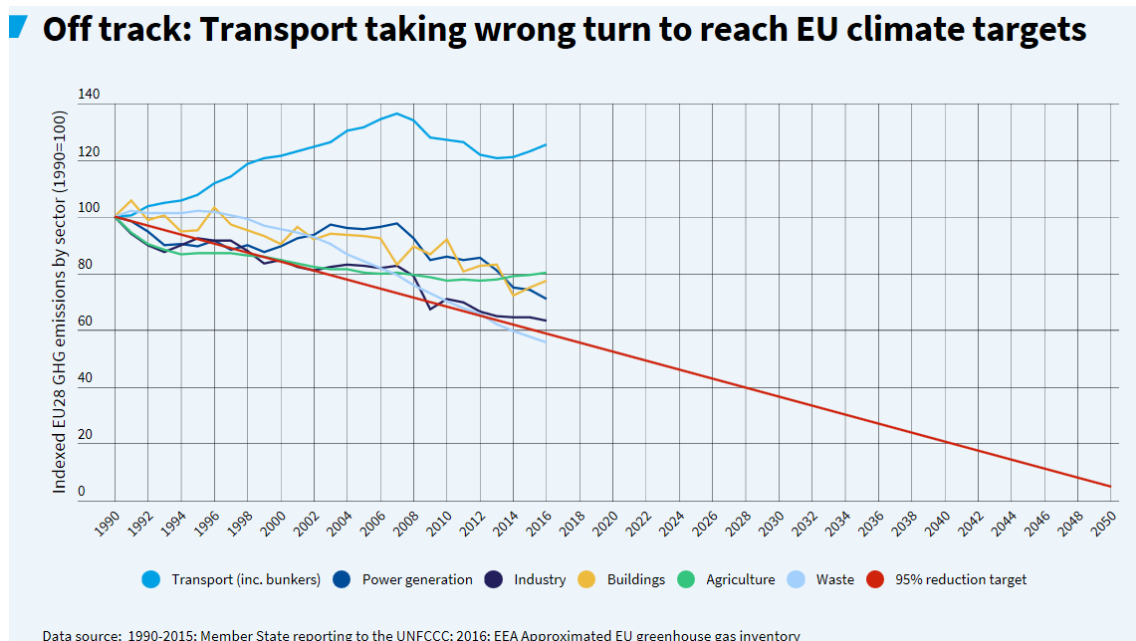
<https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/reactie-natuur-milieu-op-nieuwe-emissionormen-eu/>

¹ EU-voorstel: CO₂ emissies auto's en busjes COM (2017)

² De precieze CO₂ emissie getallen voor de toekomst kunnen we nog niet geven omdat de testprocedure veranderd (van de huidige NLTC naar de WLTP)

³ 18% als, zoals in de NEV, de internationale lucht en scheepvaart niet wordt meegerekend

Figuur 1 ontwikkeling CO2 reductie in transport blijft achter ⁴



Ambitieuze CO₂-normen en ZEV mandaat nodig voor klimaatdoelen

Het huidige voorstel van de Europese commissie beoogt een reductie van uitstoot van nieuwe auto's van 15% in 2025 en 30% in 2030 ten opzicht van de 95 g CO₂/km die voor 2021 is afgesproken. Voor het aandeel 0-emissie auto's is geen harde norm opgenomen, maar alleen een beloning voor fabrikanten die meer dan 15% 0-emissie in 2025 en meer dan 30% in 2030 op de markt brengen. Maar fabrikanten die een lager aandeel hebben, krijgen geen boete.

Deze ambitie staat in schril contrast met het streven uit het Regeerakkoord om uiterlijk 2030 alleen emissieloze nieuwe auto's toe te laten op de weg, wat neerkomt op een 100% target voor ons land. Schaarste van beschikbare ZEV's is een reëel probleem. Om voldoende ZEV beschikbaar te hebben, past eerder een 55%-target voor de auto-industrie dan slechts 30%.

In de tussentijd moeten benzine en dieselauto's die op de markt komen zo zuinig mogelijk zijn. Daarom pleiten wij voor een bindend en ambitieus ZEV mandaat én om ambitieuze CO₂-normen.

Wij vragen u, in lijn met de Nederlandse ambitie om uiterlijk in 2030 alleen nog ZEV te verkopen, in te zetten op minimaal 55 % CO₂-reductie in 2030 t.o.v. 2021 en bovendien een bindend ZEV mandaat.

In het voorstel is een tussendoel opgenomen van 15% CO₂ reductie in 2025. Dat vinden wij laag, maar het is wél belangrijk dat dergelijk tussendoel gesteld wordt, om de fabrikanten op koers te houden en tussentijds te kunnen controleren. Zonder tussendoel zouden de standaarden van 2021 tot 2029 blijven staan.

Daarom vragen wij u een (zo ambitieus mogelijk) tussendoel te steunen.

Sjoemeluitstoot

⁴ <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/reconfirmed-transport-europe%E2%80%99s-biggest-climate-problem>

Er zijn grote zorgen over de werkelijke klimaatwinst die geboekt zal worden met dit voorstel, door het grote gat tussen de prestaties van de auto in het laboratorium en op de weg. In 2001 stootte een auto op de weg nog 9% meer uit dan in het laboratorium, in 2016 is het verschil opgelopen tot 42%⁵. Als antwoord op deze discrepantie is een nieuwe test geïntroduceerd de WLTP. Hiermee wordt het gat tussen test en praktijk iets kleiner, maar het is nog geen oplossing: zelfs onder de nieuwe test neemt het verschil verder toe van 21% tot 31% in 2025⁶. Een bindende test op de weg ('real world test') is dus noodzakelijk om de doelen te halen. Die test is nu niet in het pakket opgenomen.

Wij vragen u zich in te zetten voor een bindende test in reële testcondities (real world test) en voldoende handhaving en boetes voor overtreeders.

Met vriendelijke groet,

Mede namens de collega's van Milieudefensie en Natuur & Milieu,

⁵<https://www.transportenvironment.org/press/new-car-efficiency-virtually-unchanged-fifth-year-car-co2-test-results-sham-shows-icct-study>

⁶

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2017_11_clean_mobility_package_briefing.pdf