

Vergaderjaar 2025–2026

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4178

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2025

Op 26 september 2025 heeft het kabinet gereageerd op het verzoek om input (een zgn. *call for evidence*) van de Europese Commissie (hierna: de Commissie) over een initiatief voor de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen. De Commissie heeft aangekondigd een wetgevend voorstel te publiceren voor het einde van 2025. De verzamelde input over emissievrije zakelijke voertuigen wordt door de Commissie meegenomen in de voorbereidingen voor een wetgevend voorstel. Een Nederlandse reactie is daarom verstandig met het oog op vroegtijdige beïnvloeding van het uiteindelijke voorstel van de Commissie. In deze brief wordt u geïnformeerd over de Nederlandse positie richting de Commissie over dit initiatief.

Achtergrond

Het kabinet heeft de Commissie al eerder gevraagd om onderzoek te doen naar welke vraagstimulerende maatregelen het beste werken om de ingroei van emissievrije voertuigen te versnellen en met een wetgevend voorstel te komen. Hierover is de Kamer op 23 mei 2024 geïnformeerd.¹ Het kabinet heeft op 7 oktober 2024 samen met Ierland, Oostenrijk en België een brief aan de Commissie verzonden met dezelfde oproep. Daarnaast heeft het kabinet ook gereageerd op de publieke consultatie over de toekomst van de Europese auto-industrie.² Hierin onderstreepte het kabinet ook de wenselijkheid van een wetgevende maatregel voor de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen.

¹ Kamerstukken II 2023–24, 22 112, nr. 3947

² Kamerstukken II 2024–25, 22 112, nr. 3998

Wenselijkheid van een wetgevend voorstel

Het kabinet is van mening dat een EU wetgevend voorstel belangrijk is om drie redenen. Ten eerste om de ingroei van emissievrije voertuigen te versnellen. Ten tweede om het aanbod van tweedehands elektrische voertuigen te vergroten. Ten derde om de CO₂-emissies van het wegvervoer in de Europese Unie (EU) te verminderen. Een Europese maatregel heeft daarbij de voorkeur omdat deze zorgt voor een gelijk speelveld en voor de juiste prikkels en ondergrens kan zorgen in alle EU-lidstaten.

Het kabinet vindt dat het wetgevende voorstel op het juiste moment komt. Het is een tastbaar vervolg op het Actieplan voor de Europese auto-industrie waar de Kamer eerder over geïnformeerd is.³ Het wetgevend voorstel vormt een aanvulling op beleid dat zich richt op de aanbodzijde (zoals de EU CO₂-emissienormen voor personen-, bestel-, vrachtauto's en bussen) en zorgt voor een toegenomen vraag naar emissievrije voertuigen. Dit geeft voertuigproducenten (waaronder Nederlandse producenten) het vertrouwen dat er nu en in de toekomst Europese vraag is naar emissievrije voertuigen. Hiermee worden de voertuigproducenten versterkt in hun mondiale concurrentievermogen en in het behalen van de EU CO₂-emissienormen voor de nieuwverkoop van lichte en zware voertuigen.

Potentieel voor lichte en zware voertuigen

Meer dan de helft van de nieuwverkopen in personenauto's en bijna alle bestelauto's, vrachtauto's en bussen worden door bedrijven aangeschaft. Zowel in de verkoop van lichte voertuigen (zoals personen- en bestelauto's) als zware voertuigen (zoals vrachtauto's en bussen) loopt de ingroei van emissievrije voertuigen op in Nederland.⁴ Tegelijkertijd verschillen de ingroeipercentsages sterk in de verschillende EU-lidstaten. Nederlandse burgers en ondernemers hebben profijt bij een wetgevend voorstel dat zorgt voor gelijk Europees speelveld waarbij de ingroei van emissievrije voertuigen in de hele EU versneld wordt.

Voor lichte voertuigen ziet het kabinet met name een onderbenut potentieel in de korte termijn (2026–2035) omdat de nieuwverkoop van elektrische voertuigen per 2035 volledig emissievrij zal zijn dankzij de EU CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's. De ingroei van emissievrije zware voertuigen wordt in Nederland al sterk ondersteund, onder meer door de zero-emissie zones, de vrachtwagenheffing per 2026 en de uitrol van zware laad- en tankinfrastructuur. Het kabinet ziet voor emissievrije zware voertuigen met name potentieel in een maatregel die zich richt op grote verladers, die verantwoordelijk zijn voor de meeste CO₂-emissies in het zware wegvervoer en veelal hoge CO₂-ambities hebben.

Reikwijdte en doel van een wetgevend voorstel

Het kabinet vindt dat een wetgevend voorstel over zakelijke vloten zich moet richten op alle voertuigcategorieën. Het gaat daarbij om lichte voertuigen (zoals personen- en bestelauto's) en om zware bedrijfsvoertuigen (zoals vrachtwagens en touringcars). Zakelijke voertuigen zijn voertuigen die eigendom zijn van een bedrijf, of worden geleased of

³ Kamerstukken II 2024–25, 22 112, nr. 4055

⁴ Zie voor gegevens over de ingroei van elektrische personenauto's, lichte en zware bedrijfsvoertuigen het dashboard Elektrisch vervoer van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO): <https://duurzamemobiliteit.databank.nl>

verhuurd door bedrijven. Door deze brede reikwijdte moet voorkomen worden dat normen op één type voertuig leiden tot uitwijkgedrag naar het gebruik van andere voertuigen. Het kabinet vindt het belangrijk dat de Commissie onderzoek doet naar de noodzaak en de hoogte van eventuele CO₂-doelstellingen voor zakelijk voertuigvloten, zodat deze normen in lijn blijven met het beschikbare aanbod.

Het kabinet roept de Commissie op om met het wetgevende voorstel te zorgen dat de ingroei van emissievrije voertuigen versnelt en dat de CO₂-emissiereductie voor het wegvervoer zoveel mogelijk wordt vergroot. Het kabinet vindt het daarbij van belang dat de Commissie in overweging neemt dat de markten voor lichte en zware voertuigen van elkaar verschillen en wellicht verschillende maatregelen nodig zullen hebben.

Het wetgevend voorstel dient vooral ten goede te komen aan burgers en het midden- en klein bedrijf (mkb) door een groeiend aanbod van tweedehands op termijn als gevolg van een groter ingroei van zakelijke elektrische voertuigen en de lagere gebruiks- en brandstofkosten die gepaard gaan met een emissievrij voertuig. Dit zou de verduurzamings-opgave van het wegverkeer in de EU sterk ondersteunen en bijdragen aan betaalbaarheid.

Criteria voor een effectief voorstel

In de reactie aan de Commissie, schrijft het kabinet dat een wetgevend voorstel aan drie belangrijke criteria moet voldoen. Ten eerste moet een maatregel een gelijk speelveld waarborgen in de EU. De maatregel moet voorkomen dat er concurrentienadelen ontstaan voor bedrijven in de ene lidstaat ten opzichte van de andere lidstaat.

Ten tweede vindt het kabinet dat een EU-maatregel niet onbedoeld marktontwrichtend mag werken. Daarmee wordt bedoeld dat de producenten van emissievrije voertuigen ertoe gezet blijven worden om de prijzen van emissievrije voertuigen te verlagen en het aanbod van emissievrije voertuigen te vergroten. Dit is in lijn met de intentie achter de EU CO₂-emissionormen voor personen-, bestel-, vrachtauto's en bussen.

Ten derde vindt het kabinet dat een wetgevend voorstel gepaard moet gaan met een gedegen onderzoek naar de gevolgen van de maatregelen. Hierbij moeten verschillende ontwerpopties zijn meegenomen, waarbij wordt onderbouwd wat de effectiviteit van verschillende ontwerpopties zouden zijn. Het kabinet stuurt een TNO-onderzoek met het *position paper* mee waaruit is gebleken dat een kleine groep grote bedrijven met een logistiek wagenpark van meer dan 50 voertuigen verantwoordelijk is voor bijna de helft van alle CO₂-emissies in het goederenvervoer over de weg.

Samenhang wetgevend voorstel en bestaand beleid

Een maatregel voor de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen moet bestaand beleid niet vervangen, afzwakken of zorgen voor tegenstrijdigheden. Behoud is onmisbaar van de bestaande EU-wetgeving voor emissiereductie van het wegvervoer (waaronder de CO₂-emissionormen voor personen-, bestel-, vrachtauto's en bussen, de *AFIR*-doelen en de *Clean Vehicles Directive*) en een doeltreffende implementatie van het Europese emissiehandelssysteem voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer (ETS-2) in 2027. Al deze maatregelen blijven noodzakelijk voor het behalen van de EU en nationale klimaatdoelen en voor het vergroten van het concurrentievermogen van de Europese auto-industrie.

Een wetgevend voorstel voor zakelijke vloten helpt voertuigproducenten de CO₂-emissienormen voor lichte en zware voertuigen te halen. Het kabinet vindt dat de Europese auto-industrie en de hele waardeketen met name gebaat zijn bij stabiel beleid dat de transitie ondersteunt. Wetgeving moet voorspelbaar zijn, investeringszekerheid bieden voor bedrijven en een gelijk speelveld waarborgen.

Het kabinet werkt op dit moment aan een pseudo-eindheffing om de markt voor zakelijke personenauto's te normeren via de loonbelasting. De Kamer is over deze maatregel geïnformeerd via het Belastingplan 2026.⁵ Het inrichten van fiscale maatregelen om de ingroei van emissievrije voertuigen te ondersteunen is een nationale bevoegdheid van lidstaten. Een EU-normering voor zakelijke vloten zou het gelijke speelveld en de effectiviteit van nationale maatregelen ten goede komen. Het wetgevende voorstel zou daarmee een aanvullende prikkel kunnen bieden voor alle bovengenoemde doelen en criteria.

Tot slot

Een wetgevend voorstel voor zakelijke voertuigen is door de Commissie aangekondigd en verschijnt naar verwachting voor het einde van 2025. Het kabinet informeert vervolgens de Kamer over het kabinetsstandpunt over dit wetgevende voorstel volgens de geldende afspraken voor het opstellen van een BNC-fiche.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen

⁵ Kamerstukken II 2025–26, 36 812, nr. 3