

VERSLAG

Overleg CO2 normering voertuigen

In dit verslag staan de gezichtspunten van de deelnemers aan het Overleg CO2 normering voertuigen. De voorzitter van het overleg biedt dit verslag aan de staatssecretaris aan met het verzoek het te benutten in de verdere beleidsvorming.

Datum 30 april 2015
Status Concept

Inleiding

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het Overleg Infrastructuur en Milieu een kennisbijeenkomst over het onderwerp CO2 normering voertuigen georganiseerd.

Uitgangspunt voor de kennisbijeenkomst vormt de afspraak in het SER akkoord:

"Partijen steunen het akkoord met betrekking tot CO2 uitstoot van personenauto's en zetten zich gezamenlijk in om te zorgen dat Europese CO2-normen en -beleid worden vastgesteld c.q. aangescherpt, ook voor de transportwijzen in het goederenvervoer."

In 2013 zijn na een heftige strijd met de auto-industrie de Europese normen voor voertuigen in 2021 vastgelegd. De onderhandeling voor de tijd na 2021 zal gaan over de vraag of er weer een norm moet komen en zo ja, wanneer en hoe die eruit moet zien. Een voorstel van de Commissie wordt in 2016 verwacht. Dat valt dus mogelijk samen met het voorzitterschap van Nederland in de Raad in de eerste helft van dat jaar.

Op Europese schaal is al volop een lobby aan de gang, de auto-industrie voorop. Nederland is een gewaardeerde gesprekspartner. Nederland kan namelijk een neutrale positie innemen omdat zij geen significante auto-industrie heeft.

In lijn met de afspraak uit het SER akkoord wil het ministerie van Infrastructuur en Milieu met stakeholders gezamenlijk tot een Nederlands standpunt komen en vervolgens een lobbystrategie afspreken.

Het doel van de bijeenkomst is tweeledig:

1. Het kennisniveau van alle deelnemers gelijk trekken
2. Een start maken met het proces om te komen tot een gezamenlijke Nederlandse positie en een lobbystrategie

In het eerste deel van de bijeenkomst worden vier presentaties gegeven om alle deelnemers een gelijk kennisniveau te geven. De presentaties laten zien over welke problematiek de discussie gevoerd zal worden. Daarnaast laten ze ook zien dat je kan voorspellen hoe de baan van de ontwikkeling eruit komt te zien wanneer je de doelen uit de white paper wilt bereiken, welke problemen er op die baan te verwachten zijn en welke vragen hierbij gesteld kunnen worden.

In het tweede deel van de bijeenkomst is een start gemaakt met de discussie over een gezamenlijk Nederlands standpunt ten aanzien van Europese normen voor de periode na 2021. In het vervolg van dit verslag staan de belangrijkste punten uit deze discussie.

Overleg

De Nederlandse deelnemers zijn het eens dat deze bijeenkomst de start vormt van de dialoog over een gezamenlijk Nederlands standpunt over de Europese CO2 normering voor de periode na 2021. Ook steunen zij het voorstel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om met een eerste voorzet voor een gezamenlijk standpunt te komen. Deze voorzet vormt de basis van de vervolgdiscussie die gevoerd gaat worden.

Tijdens deze eerste bijeenkomst zijn er een aantal punten naar voren gebracht die de deelnemers mee willen geven aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hieronder staan de belangrijkste punten genoemd, in de toelichting staan deze punten nader toegelicht.

- Stel een duidelijk doel voor de vervolgdiscussie. Kies hierbij of voor 0-emission of om het doel van 2025 voor de vloot te halen.
- Neem een goed afgewogen besluit over de scope van de opgave. Er wordt nu vooral gekeken naar de techniek van de voertuigen, terwijl er ook gekeken kan worden naar bijvoorbeeld het gebruik van de voertuigen en de brandstoffen.
- Neem de nieuwe testcyclus WLTP als uitgangspunt voor de CO2 normering na 2021.
- Neem de kansen voor de Nederlandse economie mee bij het bepalen van het Nederlandse standpunt.
- Sluit aan bij bestaande trajecten zoals de Brandstofvisie en de Zelfrijdende auto.
- Ga op zoek naar bondgenoten om het Nederlandse standpunt verder te krijgen in Europa.

Toelichting

Nederlands doel

Het is belangrijk om aan het begin van de discussie helder te hebben waar deze over moet gaan. De vraag is of Nederland wil gaan voor 0-emission, of wil Nederland het doel van 2050 halen met betrekking tot de vloot.

Er moet worden gekeken wat de gewenste rol van CO2 normeringen voor voertuigen is ten opzichte van de overall klimaatagenda voor verkeer. Het ontkolen van transport is meer dan alleen het CO2 neutraal maken van auto's. Dat betekent dat niet alle maatregelen die nodig zijn, in deze normering moeten worden opgenomen.

Scope

Er wordt nu gekeken naar de techniek van de auto, terwijl de doelstelling gaat over het de CO2 uitstoot van het gehele wagenpark. De mission target van Europa is ook een goede reden om hier mee in meer te nemen dan alleen de techniek van de auto.

Het is belangrijk om bij het uitvoeren van de alternatieve maatregelen zoals het aanpassen van het rijgedrag en inzet van biobrandstoffen, het originele doel om de CO2 uitstoot te verminderen niet uit het oog te verliezen.

Testcyclus

De nieuwe testcyclus WLTP is erg belangrijk, met name ook voor de communicatie naar de consumenten. Het is voor consumenten moeilijk te bevatten dat het brandstofverbruik en de uitstoot in de praktijk veel hoger zijn dan de testresultaten doen vermoeden.

Het is goed om de vernieuwing van de testcyclus en de dialoog over de nieuwe norm parallel aan elkaar te laten lopen. Bij de nieuwe norm moet de nieuwe testcyclus dan wel het uitgangspunt zijn.

Kansen voor Nederlandse economie

Nederland beschikt niet over een grote auto-industrie maar wel over een grote toeleveringsindustrie (zoals ICT-bedrijven) en auto rijdende industrie. Deze industrieën hebben er veel baat bij als de technologieën snel ontwikkeld worden. Nederland kan een goede positie innemen voor het zuinig rijden en het introduceren van nieuwe technologieën. Nederland zou hiervoor ook als proeftuin kunnen dienen. Veel bedrijven zouden ook bereid zijn om hier in te investeren en daarmee te experimenteren. Dit kan een gunstig effect hebben op de Nederlandse economie.

Aansluiten bij bestaande trajecten

In de discussie rondom de Brandstofvisie is aandacht geweest voor de effecten van het gebruik van de voertuigen. Dat is een discussie die in het kader van dit overleg niet opnieuw gevoerd hoeft te worden.

Er zijn mensen binnen het ministerie die zich bezig houden met smart mobility, zoals zelf rijdende auto's en communicatie tussen voertuigen. Het samenwerken van dergelijke voertuigen kan ertoe leiden dat er een brandstofbesparing van 10-15% bereikt kan worden. Dit is een ontwikkeling die zeker ook in ogenschouw genomen moet worden naast de ontwikkelingen in brandstoffen en techniek.

Samenwerken

Nederland moet op zoek gaan naar andere partijen die gelijke doelen voor ogen hebben. Hierbij moet uitgezocht worden of de verschillende landen ook hetzelfde bedoelen met de doelstellingen die ze voor ogen hebben. Dergelijke bondgenoten zijn nodig om het Nederlandse standpunt verder te krijgen in Europa.

Biobrandstoffen

In het gepresenteerde onderzoek van ECN zijn 'biobrandstoffen' bewust niet meegenomen. De reden hiervan is dat uit de onderzoeken moet blijken welke maatregelen nodig zijn om het doel van 0-emission te halen ongeacht welke technologie in de auto's wordt toegepast.

Het weglaten van biobrandstoffen past ook in de Nederlandse brandstofvisie die samen met stakeholders tot stand is gekomen. In deze visie komt naar voren dat duurzame biobrandstoffen niet voldoende beschikbaar zijn en dat elektrisch rijden een meer haalbare oplossing is om het doel te behalen. Uit deze visie komt vervolgens naar voren dat Europese CO2 normen nodig zijn om elektrisch rijden te stimuleren.

De Europese Unie heeft overeenstemming bereikt om de inzet van conventionele biobrandstof tussen nu en 2020 te beperken tot 7%. In 2005 leken biobrandstoffen een goede oplossing, alleen is het in een wereld waarvan de bevolking groeit en de voedselvoorraad schaarser wordt, niet verantwoord om biobrandstoffen te produceren die ook een aanslag doen op de voedselvoorraad. Het probleem met biobrandstoffen is dat je veel energie stopt in het produceren van deze brandstoffen, soms zelf meer dan dat het aan energie oplevert.

Colofon

Voorzitter	Hans Alders
Contactpersoon	Mayke Deuss <i>Secretaris Overleg IenM</i> T 070 456 8771 M 06 15 36 91 30 E-mail: mayke.deuss@minienm.nl
Kenmerk	DP-2015/91768
Bijlage(n)	-