



Rondetafelgesprek over het tweede EU-mobiliteitspakket

Tweede Kamer, 8 februari 2018

Inbreng BOVAG

- Klimaatdoelstellingen: de voorstellen van de Europese Commissie zijn **niet ambitieus** genoeg.
- De regering legt de lat voor duurzame mobiliteit hoog in het regeerakkoord. Als Europa onvoldoende levert, wordt de **druk op Nederlands beleid** dat op de binnenlandse markt ingrijpt groter. Dit is **minder efficiënt** dan streng Europees bronbeleid. Tevens leidt dit tot **lokale marktverstoringen** en pakt **nadeliger uit voor de consument**.
- Daarom zou **Europees bronbeleid het hart** moeten zijn van het beleid rondom verduurzaming van mobiliteit.
- We redden het niet alleen: Nederland zou daarom op zoek moeten gaan naar **brede coalitie** om tot Europa-brede strengere normen te komen.

Inleiding

BOVAG is al sinds lange tijd betrokken bij het onderwerp CO₂-normering personenvoertuigen. Specifiek met betrekking tot het tweede EU-mobiliteitspakket heeft BOVAG in het verleden samen met ANWB en Natuur&Milieu de totstandkoming van het Nederlandse standpunt op dit onderwerp ondersteund¹.

Het huidige kabinet legt de lat hoog en heeft zeer ambitieuze klimaatdoelstellingen. De onderhavige voorstellen van de Commissie hebben echter een ander tempo en ambitieniveau en sluiten niet bij de Nederlandse ambitie aan. BOVAG deelt de analyse van TNO en CE Delft² dat het ambitieniveau van het voorstel onnodig laag is. Een strenger reductiepad van 6% per jaar en een norm van 50 gram in 2030, zoals ook door TNO en CE Delft geschetst, is in onze ogen realistisch.

Kortom: als de Europese Commissie een robuust beleidskader voor CO₂-reductie heeft willen opstellen, is dat met deze voorstellen niet gelukt. Hieronder schetsen wij twee mogelijke nadelige gevolgen.

1. Effect: Marktverstoring

Elk aanvullend nationaal beleid, ingegeven door het uitblijven van strenge Europese normen voor nieuwe voertuigen, zal ertoe leiden dat in Nederland (de aanschaf en/of het bezit van) het ene voertuig (op basis van een bepaalde techniek of uitstootgrens) zal worden bevoordeeld ten opzichte

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/09/nederlands-standpunt-inzake-toekomstige-co2-normering-personenvoertuigen>

² BNC-fiche COM (2017)676, p. 6.



van het andere voertuig. De Nederlandse markt is klein. Autofabrikanten zullen hun productie niet op onze markt aanpassen. Een Nederlandse kop op Europees beleid leidt in dit geval daarom tot lokale marktverstoring. De overheid zal dan als het ware de winnaars en de verliezers in de markt gaan bepalen. Dit heeft grote impact op de Nederlandse dealers; door het Nederlandse beleid van ontmoedigen en stimuleren kan het zijn dat een auto van merk X zo onaantrekkelijk wordt voor de consument, dat merk X in Nederland niet of nauwelijks meer wordt verkocht. Een vergelijkbaar effect hebben we gezien toen de bijtellingspercentages sterker gedifferentieerd werden. Eén gram uitstoot verschil kon leiden tot enorme stijging van verkoop van een bepaalde model en tot kelderende verkoop van een ander model, ondanks verwaarloosbare verschillen in milieuprestaties in de praktijk.

2. Effect: Inefficiëntie

De meeste milieuwinst per euro krijg je als autofabrikanten investeren in de productie van duurzamere voertuigen en aandrijftechnieken. Dat heeft te maken met schaalvoordelen. Alles wat je nationaal moet regelen is per definitie duurder. Er is nog een ander nadeel als individuele lidstaten (in verschillende mate en tempi) met nationaal beleid ambitieuzere CO₂-normen dan Europa gaan nastreven. Dit is het zogenaamde waterbedeffect; strenger beleid in land X biedt de fabrikant de ruimte om in alle andere landen net iets ónzuiniger auto's te verkopen en tóch binnen zijn Europese normstelling voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van de totale Europese nieuwverkopen te blijven. De klimaatwinst van het strenge beleid in land X wordt daardoor geheel, of in elk geval ten dele, tenietgedaan.

Ambitieuzere Europese normstelling voor CO₂ stelt eisen aan beschikbare en toegankelijke laadinfra

Om tot de gewenste ambitie voor CO₂-reductie in 2030 middels strengere Europese normstelling te komen, is de grootschaliger inzet van zero-emissievoertuigen onmisbaar. In geval van elektrische auto's moet er daarom een breed beschikbare laadinfrastructuur zijn die in heel Europa voor alle ingezetenen toegankelijk is. BOVAG juicht daarom initiatieven als de samenwerkingsovereenkomst in het kader van de Benelux om grensoverschrijdend elektrisch rijden te stimuleren, van harte toe.

Tot slot

Als we tot een significante reductie van de uitstoot van CO₂ van nieuwe auto's in 2030 willen komen, dan is dit niet een zaak van Nederland alleen. In die zin is het goed dat Europa met bronbeleid komt. Echter, de Europese Commissie zou zich met haar wetgeving niet moeten richten op de achterhoede, maar (binnen de kaders van wat voor de auto-industrie technisch en bedrijfseconomisch haalbaar is) juist op de koplopers. BOVAG zou dan ook graag zien dat de Nederlandse regering op zoek gaat naar een Europese meerderheid om voor 2025 en 2030 alsnog tot meer ambitieuze doelstellingen te komen.