

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 640

Vragen van de leden **Van Tongeren, Kröger** en **Van der Lee** (allen GroenLinks) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Economische Zaken en Klimaat over *de berichten «CO<sub>2</sub>-uitstoot auto's in EU met een derde omlaag in 2030» en «Autokoper gaat weer voor groot en zwaar»* (ingezonden 16 november 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 8 december 2017).

### Vraag 1

Bent u bekend met het voorstel van de Europese Commissie voor de nieuwe emissie-eisen van nieuwe auto's vanaf 2025 en 2030?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Bent u van mening dat deze eisen voldoende streng zijn om de Nederlandse, Europese en mondiale reductiedoelstellingen voor CO<sub>2</sub> te halen? Zo nee, wat gaat u doen om deze emissie-eisen aan te scherpen?

### Antwoord 2

U ontvangt op korte termijn het bnc-fiche met daarin het kabinetsstandpunt en de Nederlandse inzet voor de aankomende onderhandelingen.

### Vraag 3

Bent u bekend met het bericht in het Algemeen Dagblad dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's is gestegen als gevolg van de nieuwe belastingregels?<sup>2</sup>

### Antwoord 3

Ja.

<sup>1</sup> <https://www.nu.nl/economie/4998032/co2-uitstoot-autos-in-eu-met-derde-omlaag-in-2030.html>

<sup>2</sup> <https://www.ad.nl/binnenland/autokoper-gaat-weer-voor-groot-en-zwaar~a0b4cafc/>

Vraag 4 en 5

Hoe valt dit te rijmen met uw eerdere belofte dat de Autobrief II (Kamerstuk 34 391) zal leiden tot meer milieuwinst?<sup>3</sup>

Is het nu waargenomen effect aanleiding de belastingregels te herzien en/of andere aanvullende maatregelen te nemen?

Antwoord 4 en 5

Het kabinet heeft besloten per 2017 de CO<sub>2</sub>-afhankelijkheid van het stelsel van auto gerelateerde belastingen te verminderen en meer in te zetten op de transitie naar emissievrij rijden. Uit de doorrekening is destijds al gebleken dat dit zou kunnen leiden tot een tijdelijke lichte toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij nieuw verkochte auto's. Het aantal nieuw verkochte nul-emissie auto's stijgt in 2017 echter ook sneller dan in voorgaande jaren en de verwachting is dat deze trend zal doorzetten. De verwachting is dan ook dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot de komende jaren weer gaat dalen.

Vraag 6 en 7

Welk effect heeft het Europese voorstel op de voorspelde uitstoot van het Nederlandse wegverkeer, tegen de achtergrond dat in de Nationale Energieverkenning – waar het regeerakkoord op is gebaseerd – wordt uitgegaan van een veel lagere gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot (namelijk 73g/km in 2025) dan het nu voorliggende Europese voorstel?

Zijn de ambities van het regeerakkoord om de verkeersemissies te laten dalen met behulp van Europees bronbeleid nog haalbaar als de EU-eisen minder streng worden dan gehoopt en ook de effecten van de Autobrief II zo tegenvallen?

Antwoord 6 en 7

In het bnc-fiche dat u op korte termijn ontvangt, zal ook ingegaan worden op de mogelijke effecten van dit voorstel op de beoogde reducties in Nederland.

Vraag 8 en 9

Betekent de ambitie van het regeerakkoord om uiterlijk in 2030 uitsluitend nog emissieloze auto's te verkopen dat er een importverbod voor brandstof-auto's komt? Hoe verhoudt dit zich tot Europese marktregels?

Mocht u geen importverbod willen overwegen, kunt u dan aangeven welk type maatregelen u aanvullend denkt te nemen om uw doelstelling uit het regeerakkoord te halen?

Antwoord 8 en 9

Een importverbod is onder meer in strijd met het Europees verdrag, waarin vrij verkeer van personen en goederen is vastgelegd. In het bnc-fiche wordt hier nader op ingegaan.

---

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/06/19/autobrief-ii-eenvoudiger-stabieler-en-meer-milieuwinst>