



Aan

Staatssecretaris

nota

Beslisnota Nederlandse positie richting Europese
Commissie over emissievrije zakelijke voertuigen

TER BESLISSING

Datum

2 september 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/229497

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Beslistermijn

09-09-2025

Bijlage(n)

3

Aanleiding

De Europese Commissie heeft een verzoek om input (een zgn. *call for evidence*) gepubliceerd over het aanstaande wetgevende voorstel voor het stimuleren van de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen (*Clean Corporate Fleets*). U wordt gevraagd om akkoord te gaan met de Nederlandse positie richting de Commissie. De deadline voor het aanleveren van input bij de Commissie is 8 september 2025.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om akkoord te gaan met het:

- Verzenden van het bijgevoegde *position paper* aan de Commissie.
- Verzenden van de bijgevoegde Kamerbrief over dit *position paper*.
- Publiceren van een TNO-onderzoek waarin is gekeken naar verschillende opties voor een wettelijke CO₂-norm voor vervoerders.
- Verkennen van mogelijkheden om met andere EU-lidstaten een gezamenlijk standpunt over deze maatregel in te nemen, en bijvoorbeeld samen een brief aan de Commissie te sturen.

Kernpunten

- Input op de *call for evidence* wordt meegenomen door de Commissie in de *impact assessment* en voorbereiding van het wetgevende voorstel. Het aangeven van de Nederlandse positie is verstandig met het oog op vroegtijdige beïnvloeding van de Commissie. Nederland maakt hiermee dus een zienswijze en de wenselijkheid van een wetgevend voorstel kenbaar, maar bindt zich niet aan enige verplichting. Een wetgevend voorstel wordt eind 2025 verwacht en vereist instemming van de EU-lidstaten en het Europees Parlement voor het in werking treedt.
- In het *position paper* en de Kamerbrief spreekt het kabinet uit dat een EU wetgevend voorstel belangrijk is om drie redenen:
 - Het speelt in op het onderbenutte potentieel in aanloop naar emissievrije nieuwverkoop per 2035 en biedt daarmee vertrouwen aan voertuigproducenten dat er Europese vraag is naar emissievrije voertuigen.
 - Een versnelde ingroei emissievrije zakelijke voertuigen vergroot op termijn het aanbod van tweedehands elektrische voertuigen en draagt daarmee bij aan de betaalbaarheid voor burgers en het mkb die tweedehands emissievrije voertuigen gebruiken.

- Het zorgt voor CO₂-emissiereductie van het wegvervoer en draagt bij aan het behalen van de Nederlandse klimaatdoelen.
- Een Europese maatregel geniet voor Nederland de voorkeur omdat:
 - Nederlandse burgers en ondernemers profijt hebben van een gelijk speelveld en een ondergrens in alle EU-lidstaten.
 - De ingroeipercents van emissievrije voertuigen sterk verschillen per EU-lidstaat. Een wetgevend voorstel kan zorgen voor de juiste prikkels om de groei in de hele EU te versnellen.
 - Vrachtvervoer een internationale markt is met veel grensoverschrijdende reisbeweging. De import en export van tweedehands voertuigen is tevens inherent grensoverschrijdend.
 - Lidstaten zelf al fiscale maatregelen kunnen nemen, zoals de Nederlandse pseudo-eindheffing. Een normerende maatregel is alleen op Europees niveau in staat om een gelijk speelveld te creëren.
- Het kabinet geeft in het *position paper* en de Kamerbrief aan dat een voorstel zich moet richten op alle voertuigcategorieën: zowel lichte (personen- en bestelauto's) als zware voertuigen (zoals vrachtwagens en bussen). De Commissie wordt gevraagd om te kijken naar verschillen tussen de markten voor deze voertuigtypes, verschillende ingroeipaden te overwegen om eventuele normen te laten overeenkomen met beschikbaar aanbod en te zorgen dat met name burgers en het MKB profiteren van deze maatregel door de beschikbaarheid van tweedehands voertuigen.
- Vooruitlopend op het verschijnen van het daadwerkelijke voorstel en de onderhandelingen is over de inhoud nog niets definitief bekend. Volgens berichtgeving van *Politico* en het Duitse *Bild* denkt de Europese Commissie aan een verplicht aandeel van 60% elektrische voertuigen bij de registratie van nieuwe personenauto's in alle zakelijke vloten in 2026 en 100% per 2030.
- Het wetgevend voorstel moet onder meer gezien worden als maatregel van de Commissie om de EU-voertuigproducenten te ondersteunen en tegemoet te komen aan zorgen over de afname van emissievrije voertuigen. De voertuigproducenten oefenen druk uit op de Commissie om de EU CO₂-normen voor lichte en zware voertuigen af te zwakken, omdat er niet genoeg vraag zou zijn naar emissievrije voertuigen.
- In EU-verband is er ambtelijk contact met Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Ierland, Oostenrijk, België en Spanje om te verkennen of er gekomen kan worden tot een gezamenlijk standpunt en oproep richting de Commissie over dit wetgevend voorstel.
- Eerder heeft Nederland al positief gereageerd op een publieke consultatie en heeft uw voorganger samen met andere lidstaten een brief verstuurd aan de Commissie met een oproep tot onderzoek naar verschillende ontwerpopties en een wetgevend voorstel.

Datum

2 september 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/229497

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Krachtenveld

- Nederland heeft een bijzondere positie in de automotive sector aangezien 30% van de trucks in de EU in Nederland worden geproduceerd. Het ministerie van EZ noemt het van groot belang voor de Nederlandse economie dat die positie behouden wordt. In Nederland gevestigde producenten van zware bedrijfsvoertuigen, zoals DAF, Scania en VDL hebben groot belang bij aanvullende Europese vraagstimulerende maatregelen.

- Een EU-maatregel om de vraag naar emissievrije lichte en zware voertuigen te vergroten, moet in verband gezien worden met de CO₂-emissienormen die betrekking hebben op fabrikanten¹. In 2026 en 2027 worden de emissienormen voor lichte en zware voertuigen geëvalueerd. Vraagstimulering helpt om zekerheid te bieden aan voertuigproducenten die deze normen moeten halen.
- Op 17 juli jl. vond een *Strategic Dialogue on Corporate Fleets* plaats onder leiding van Eurocommissaris Tzitzikostas (Duurzaam Vervoer en Toerisme). De volgende standpunten werden ingenomen rond dit evenement:
 - Een groep bedrijven en organisaties heeft de wens voor een 90% elektrificatie doelstelling voor zakelijke personenauto's en bindende verduurzamingsdoelstellingen voor grote verladers (die de middelen zouden hebben om deze investering te maken). Ondertekenaars waren o.a. *Électricité de France* (een van de grootste elektriciteitsproducenten in de EU), *Uber* en ngo *Transport & Environment*.
 - *IRU* (Internationale koepel voor wegvervoerders) gaf aan tegen normeringen te zijn en alleen vrijblijvende prikkels te willen om de kosten voor het gebruik van emissievrije voertuigen te verlagen.
 - *Leaseurope* (EU koepel voor leasemaatschappijen) vreest voor uitwijkeffecten bij gebruikers en te lage restwaardes, en vreest dat leasemaatschappijen negatief geraakt zullen worden door normen.
- Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Evofenedex, brancheorganisaties van vervoerders en verladers in Nederland, staan kritisch tegenover dit voorstel. De Vereniging van Nederlandse Leasemaatschappijen (VNA) heeft ook aangegeven kritisch tegenover dit voorstel te staan. De RAI Vereniging, branchevereniging van fabrikanten en importeurs in Nederland, staat wel positief tegenover dit voorstel.
- ACEA (de EU koepel voor voertuigproducenten) is voor vraagstimulerende maatregelen, maar tegen een maatregel die zich richt op MKB en individueel gebruik. ACEA geeft aan dat er zorgvuldig gekeken moet worden naar de gevolgen van verschillende maatregelen voor verschillende gebruikersgroepen en afnemers van voertuigen.

Relatie tot Hoofdlijnenakkoord (HLA):

- Deze maatregel draagt bij aan de verdere ingroei van elektrische voertuigen, zonder gebruik te maken van subsidies of fiscaal beleid.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

- *Pseudo-eindheffing*: Zowel een wetgevend voorstel voor een EU-maatregel voor zakelijke voertuigen, als de pseudo-eindheffing uit het Belastingplan 2026 richten zich op zakelijke voertuigen. Een Europese maatregel (zoals een normerende maatregel) moet voornamelijk gezien worden als een maatregel in aanvulling op fiscale maatregelen die alleen EU-lidstaten kunnen nemen.

¹ De Europese CO₂-emissienormen verplichten fabrikanten tot CO₂-emissiereductie van nieuwe geregistreerde voertuigen. In 2035 moeten nieuw verkochte lichte voertuigen emissievrij zijn, in 2040 moeten nieuw verkochte zware bedrijfsvoertuigen 90% minder CO₂ uitstoten in vergelijking met 2020.

Datum

2 september 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/229497

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

- *Actieplan voor de Europese auto-industrie*: Op 5 maart jl. heeft de Commissie een *Industrial Action Plan for the European automotive sector* (hierna: het actieplan) gepubliceerd in de vorm van een mededeling. Deze mededeling is geen wetgevend voorstel, maar betreft wel nieuw Commissiebeleid. De Commissie wil met het actieplan de wereldwijde concurrentiepositie van de Europese auto-industrie versterken en de sector steunen in de transitie op het gebied van elektrificatie, digitalisering en automatisering. De Commissie komt daarmee tegemoet aan de roep om maatregelen uit de Europese auto-industrie. De aankondiging van het wetgevend voorstel over *Clean Corporate Fleets* maakt onderdeel van het actieplan uit. Het wetgevend voorstel moet daarom vooral gezien worden als maatregel van de Commissie om de EU-voertuigproducenten te ondersteunen en tegemoet te komen aan zorgen.
- *Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw)*: Voor publieke aanbestedingen van voertuigen bestaat al de *Clean Vehicles Directive*, die in Nederland geïmplementeerd is als de Rbsw. Waar de Rbsw zich richt op publieke vloten, richt het wetgevende voorstel waar het kabinet nu op reageert zich op zakelijke vloten.
- *TNO-onderzoek*: TNO-onderzoek wijst uit dat een kleine groep grote bedrijven met een logistiek wagenpark van 50+ voertuigen verantwoordelijk is voor bijna de helft van alle CO₂-emissies in het goederenvervoer over de weg. Effectief CO₂-normeringsbeleid zou zich kunnen beperken tot een kleine groep grote bedrijven (die meestal ook hoge verduurzamingsambities nastreven), terwijl men het mkb ontziet.
- *Communicatie*: Wanneer het komt tot een gezamenlijke oproep met andere lidstaten, kunnen mogelijkheden voor communicatie verkend worden, zoals een gezamenlijke brief aan de Commissie of een Op-Ed in een krant.

Datum

2 september 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/229497

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2.	Kamerbrief Nederlandse positie richting Europese Commissie over emissievrije zakelijke voertuigen	In de Kamerbrief informeert het kabinet de Kamer over de Nederlandse houding t.o.v. een wetgevend voorstel over emissievrije zakelijke voertuigen.
3.	Position paper richting Europese Commissie over emissievrije zakelijke voertuigen	Met het standpunt reageert het kabinet op de <i>call for evidence</i> van de Europese Commissie over schone zakelijke voertuigen. Het kabinet laat zich positief uit over een wetgevend voorstel en doet voorstellen over het doel, de reikwijdte en effectieve criteria voor een maatregel.

4.	TNO-rapport (4 april 2025) <i>Evaluaties van mogelijke opties voor aanscherping CO2-prestaties goederenvervoer</i>	TNO heeft in opdracht van IenW onderzoek gedaan naar mogelijke opties voor maatregelen voor CO2-emissiereductie in het goederenvervoer. Het onderzoek wijst uit dat een kleine groep grote bedrijven met een logistiek wagenpark van >50 voertuigen verantwoordelijk is voor bijna de helft van alle CO ₂ -emissies in het goederenvervoer op de weg.
----	---	--

Datum

2 september 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/229497

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3