

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-08

Milieuraad

Nr. 297

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 februari 2009

Tijdens het AO Milieuraad van 2 december (Kamerstuk 31 793, nr. 2) heb ik toegezegd u te zullen informeren over de details van het «eerste lezing-akkoord» inzake CO₂ en Auto's. Op maandag 1 december kwam het Franse voorzitterschap tot een informeel akkoord met het Europees Parlement over CO₂-uitstoot van personenauto's. Op 17 december heeft het EP plenair ingestemd met het akkoord. Het akkoord moet nog formeel in een Raad worden bevestigd.

130 gr/km in 2015 en 95 gr/km in 2020

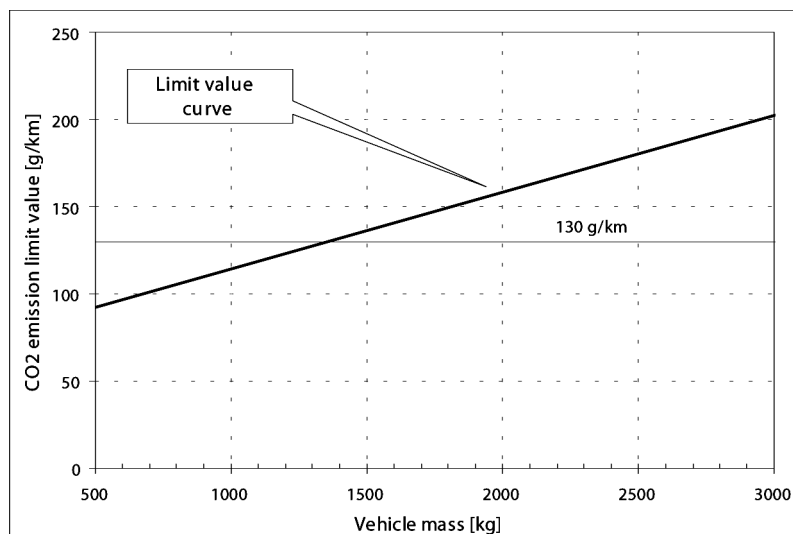
Met de verordening CO₂&Auto's worden vanaf 2012 eisen opgelegd aan de CO₂ uitstoot van nieuwe personenauto's. De eisen zijn zodanig geformuleerd dat de gemiddelde uitstoot van personenauto's die in 2015 worden verkocht in de EU moet uitkomen op 130 gr CO₂ per km. In 2020 moet de gemiddelde CO₂-uitstoot 95 gr/km bedragen. Dat een langetermijndoel is vastgelegd is een belangrijk onderdeel. Nederland heeft zich daar enorm voor ingezet, omdat een vast langetermijndoel de auto-industrie noopt tot innovatie van de motortechnologie; dat is de enige manier waarop daadwerkelijk zo'n doel kan worden behaald.

Per fabrikant

De in de verordening opgenomen eisen worden opgelegd aan de autofabrikanten (of als het fabrikanten van buiten de EU betreft aan hun vertegenwoordiger in de EU – meestal de importeur).

Niet iedere fabrikant zal aan het gemiddelde van 130 gr/km in 2015 of 95 gr/km in 2020 moeten voldoen. Fabrikanten van gemiddeld zwaardere auto's zullen een iets hogere norm krijgen en fabrikanten van lichtere auto's een iets lagere norm. Als afspiegeling van het vervuiler-betaalt-principe is de norm zodanig geconstrueerd dat fabrikanten van gemiddeld zware auto's een grotere inspanning moeten leveren dan fabrikanten van

gemiddeld lichtere auto's: Mercedes zal ruwweg 25% moeten reduceren (in 2015 t.o.v. 2006) en Peugeot/Citroen ruwweg 12%. Onderstaande, door de Europese Commissie opgestelde figuur geeft de norm («limit value curve») voor 2015 weer. De vorm van de «limit value curve» voor de 95 gr/km 2020 zal uiterlijk begin 2013 worden vastgesteld.



De 2015-norm wordt «ingefaseerd» vanaf 2012. In 2012 moet per fabrikant 65% van de verkochte auto's hieraan voldoen, in 2013 75% en in 2014 80%.

Sancties

Voor overschrijding van de norm zijn boetes ingesteld. Deze boetes bedragen € 95 per gram overschrijding per auto die boven de norm uitkomt. Echter, ook de sancties worden tussen 2012 en 2019 ingefaseerd. Tot en met 2018 geldt voor de eerste 3 grammen overschrijding een lagere boete: de 1e gram overschrijding wordt beboet met € 5; de 2e gram met € 15 en de 3e gram met € 25. Na 2018 geldt voor elke overschrijding van de norm een boete van € 95 per gram. Boetes worden opgelegd door de Europese Commissie en vloeien naar het algemene EU-budget. Dit betekent in algemene zin dat boetes leiden tot vermindering van de afdracht van lidstaten aan het EU-budget.

Speciale bepalingen voor kleine(re) fabrikanten

Fabrikanten die minder dan 10 000 auto's per jaar in de EU verkopen kunnen de Europese Commissie verzoeken om een eigen, op hun situatie toegesneden CO₂-eis te krijgen. In beginsel zal de eis worden afgestemd op de CO₂-reductieinspanning van fabrikanten die in hetzelfde marktsegment opereren en die wel onder de «normale» eis vallen. De Commissie zal echter ook rekening moeten houden met de technische en economische potentiëlen van de kleine fabrikant.

Voor fabrikanten met een afzet tussen 10 000 en 300 000 voertuigen per jaar geldt in beginsel de «normale» eis, maar de inspanning wordt gemaximeerd op een CO₂-reductie van 25% tussen 2007 en 2015. Ter vergelijking: voor het niveau van 130 gr/km is een gemiddelde inspanning van 18% in de periode 2007–2015 vereist.

Indien een fabrikant boven de 300 000 auto's per jaar uitkomt, vervalt het maximum van 25%. Voor fabrikanten die tot eenzelfde concern behoren worden de verkoopcijfers opgeteld.

Innovatieve technieken

~~Supercars zijn auto's die eind 2012-2015 een hogere waardering: in 2012 en 2013 telt zo'n auto voor 3,5 auto's, in 2014 voor 2,5 en in 2015 voor 1,5 auto. In deze verordening is zo'n auto gedefinieerd als een auto met een emissie lager dan 50 gr/km. Naar verwachting kwalificeren hiervoor elektrische auto's en plug-in hybrides.~~

Eco-innovaties Voor de bepaling van de CO₂-emissie van een auto wordt gebruik gemaakt van de standaard testcyclus voor typegoedkeuring van auto's. Niet alle technische ontwikkelingen worden in die testcyclus gewaardeerd. De Europese Commissie heeft opdracht gekregen de testcyclus regelmatig te actualiseren, opdat technieken die leiden tot vermindering van de CO₂-uitstoot wel meetellen. Een 1e actualisatie zal uiterlijk in 2014 moeten worden doorgevoerd. Tot het moment dat de betreffende techniek in de testcyclus wordt opgenomen, kan de fabrikant een verzoek indienen bij de Europese Commissie om de techniek als eco-innovatie voor het voldoen aan de norm te mogen meetellen. Van eco-innovaties wordt geëist dat ze ook in de praktijk tot CO₂-reductie leiden. Dit moet door de fabrikant worden aangetoond. De inzet van eco-innovaties is beperkt tot maximaal 7 gr/km per fabrikant.

Flex-fuel benzineauto's Voor benzineauto's die geschikt zijn voor E85 (brandstof met 85% ethanol) zal de CO₂-emissie, die is gebaseerd op het gebruik van benzine, worden verminderd met 5%. Voorwaarde is dat in het land waar de auto is verkocht minimaal 30% van de tankstations E85 levert. Tevens zal de E85 moeten voldoen aan de duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen. Eind 2015 vervalt deze waardering.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer