

Vergaderjaar 2020–2021

**35 818**

## **Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen**

**32 813**

## **Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**Nr. 9**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Ontvangen ter Griffie op 22 juni 2021.

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

De voordracht voor de vast te stellen ministeriële regeling is aan de Kamer overgelegd tot en met 20 juli 2021.

Den Haag, 22 juni 2021

De voordracht voor de vast te stellen ministeriële regeling kan niet eerder worden gedaan dan op 21 juli 2021.

Hierbij bied ik u aan het ontwerp van de Regeling bevordering schone wegvoertuigen<sup>1</sup>. De voorlegging geschiedt ter uitvoering van de voorhangprocedure die is opgenomen in artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer. Op grond van de aangehaalde bepaling kan hetgeen ingevolge de Wet milieubeheer bij algemene maatregel van bestuur, bij ministeriële regeling worden geregeld indien die regels uitsluitend strekken ter uitvoering van een voor Nederland verbindend verdrag. Een ontwerp van een dergelijk regeling dient vier weken voordat de regeling wordt vastgesteld, toegezonden te worden aan de beide kamers der Staten-Generaal.

Bijgaande regeling dient ter implementatie van richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU 2019, L188). De implementatietermijn van deze Richtlijn verloopt op 2 augustus 2021. De regeling zal niet eerder worden vastgesteld dan dat de bij Koninklijke Boodschap van 23 april 2021 ingediende Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (Kamerstuk 35 818) in werking treedt.

### **Toelichting op de regeling**

De Europese Richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (de Clean Vehicles Directive) beoogt de aanbestedingen

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

voor vervoer en transport te verduurzamen en daarmee een betere markt te creëren voor schone voertuigen. In de bijgaande ontwerpregeling is beschreven hoe de Europese richtlijn wordt geïmplementeerd.

Via de richtlijn worden aanbestedende diensten verplicht om bij Europese aanbestedingen voor wegvoertuigen, en diensten waarbij voertuigen worden ingezet zoals vuilnisdienst of post, te voldoen aan een minimumpercentage van schone en emissievrije wegvoertuigen. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen lichte en zware wegvoertuigen. Daarnaast ziet de verplichting toe op twee periodes, de eerste periode loopt van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025. De tweede periode loopt van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030.

Voor Nederland heeft dit in de eerste periode (van 2 augustus 2021 tot 31 december 2025) voor alle Europese aanbesteedde overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten de volgende implicaties:

- Voor lichte wegvoertuigen moet minimaal 38,5% van de wegvoertuigen schoon zijn<sup>2</sup>.
- Voor zware wegvoertuigen moet minimaal 10% van deze wegvoertuigen schoon zijn<sup>3</sup>.
- Voor bussen geldt dat 45% schoon moet zijn, waarbij minimaal de helft van het percentage voor de bussen ingevuld moet worden met emissievrije wegvoertuigen.

In de tweede periode (van 1 januari 2026 tot 31 december 2030) betekent dit:

- Voor lichte wegvoertuigen moet minimaal 38,5% van de wegvoertuigen emissievrij zijn
- Voor zware wegvoertuigen moet minimaal 15% van deze wegvoertuigen schoon zijn
- Voor bussen geldt dat 65% schoon moet zijn, waarbij minimaal de helft van het percentage voor de bussen ingevuld moet worden met emissievrije wegvoertuigen

Voor het gehele overzicht van de verschillende percentages per voertuigtype en per periode, verwijs ik u naar de infographic uit de bijlage<sup>4</sup>. Het is hierbij van belang dat het steeds gaat om een minimumpercentage van het totaal aantal aanbestede voertuigen per categorie binnen de periode. Het gaat dus uitdrukkelijk niet om de streefcijfers per individuele aanbesteding.

### **Bijdrage aan de Klimaatopgave**

Het is noodzaak om de CO<sub>2</sub>-uitstoot en emissies van mobiliteit terug te dringen, richting de ambitie van een geheel emissievrij wagenpark. Deze regeling vormt een belangrijk instrument hierin. Door minimumpercentages te stellen aan de aanschaf van schone en emissievrije wegvoertuigen, wordt de uitstoot van het wagenpark van de aanbestedende diensten en speciale sector bedrijven verlaagd. Aanbestedende diensten kunnen op deze manier een voorbeeldrol innemen in het verlagen van CO<sub>2</sub>-uitstoot en emissies van mobiliteit en worden gestimuleerd om waar mogelijk altijd te kiezen voor een duurzamer alternatief. Daarnaast geven deze partijen een impuls aan de markt voor schone en energiezuinige wegvoertuigen.

<sup>2</sup> Schone lichte wegvoertuigen zijn lichte wegvoertuigen die maximaal 50 gram CO<sub>2</sub> per km en maximaal 80% van de toegestane luchtverontreinigende emissies mag uitstoten, zie ontwerp-regeling voor de uitgebreide definitie.

<sup>3</sup> Schoon zwaar bedrijfsvoertuig is een zwaar bedrijfsvoertuig dat alternatieve brandstoffen gebruikt, conform de definitie in Richtlijn 2014/94/EU, zie ontwerpregeling voor de uitgebreide definitie.

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Deze regeling is een belangrijke stap in het behalen van de afspraken uit het Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 193) is onder andere afgesproken dat het civiele Rijkswagenpark in 2028 geheel emissievrij is en dat alle lichte voertuigen van lagere overheden in 2030 emissievrij worden aanbesteed. De eisen uit de regeling gelden al vanaf 2021 en vormen een afdwingbaar minimum, ook voor partijen die de hogere ambities uit het Klimaatakkoord niet onderschreven hebben. Voor de partijen die het Klimaatakkoord wel hebben ondertekend, blijven uiteraard de ambities uit het Klimaatakkoord gelden. Het kabinet is voornemens om de regeling in 2025 te herzien in het licht van de hogere doelen uit het Klimaatakkoord en te onderzoeken of de regeling in lijn met het Klimaatakkoord kan worden gebracht. Daarbij zal goed worden gemonitord of nog bestaande belemmeringen als de laadinfrastructuur en beschikbaarheid van emissiearme en emissievrije voertuigen voldoende handelingsperspectief bieden.

### **(Internet-)consultatie**

In de periode april tot en met mei hebben verschillende consultaties plaatsgevonden om de impact van de regeling in kaart te brengen. Het ontwerp van deze regeling is ter consultatie voorgelegd aan de VNG, IPO en Unie van Waterschappen (UvW) en Interdepartementale Commissie Huisvesting en Facilitair. Tegelijkertijd is het ontwerp ter consultatie voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft. Daarnaast heeft de ontwerpregelgeving in de periode 14 april tot en met 12 mei ter inzage gelegen via [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl). Hierop zijn 27 reacties gekomen van zowel aanbestedende diensten, marktpartijen, als individuele burgers. In de toelichting van de regeling worden de uitkomsten van de internetconsultatie verder uiteengezet. Uit de (internet-)consultatie zijn een aantal knelpunten naar voren gekomen, die aanbestedende diensten zien in de uitvoering van de regeling. Met deze knelpunten wordt rekening gehouden in de uitvoering van de regeling. Op de vraag of de ambities in lijn met het Klimaatakkoord gebracht konden worden, werd wisselend gereageerd. Een meerderheid van de partijen steunt de voorgenomen ophoging van de doelen van de regeling op termijn in lijn met het Klimaatakkoord. Wel werden kanttekeningen geplaatst bij een eventuele ophoging; zoals de behoefte aan financiering, het gebrek aan laadpalen en de schaarste aan beschikbare voertuigen met voldoende bereik. De regeling houdt rekening met deze belemmeringen door een ingroeipad te bieden, met hantering van o.a. realistische percentages, een verschil voor lichte- en zware wegvoertuigen, en vrijstellingen voor speciale wegvoertuigen. Daarnaast heeft onderzoek van de Europese Commissie aangetoond dat de «total cost of ownership» van fossiel aangedreven en nul-emissie voertuigen steeds dichter bij elkaar ligt. In sommige gevallen, vooral bij lichte voertuigen, zijn elektrische voertuigen over de gehele looptijd genomen al voordeliger. Om aanbestedende diensten te helpen, worden onder andere webinars en verdiepingssessies georganiseerd op relevante thema's die vanuit de aanbestedende diensten naar voren komen zoals financiering en laadinfrastructuur.

### **Vervolgstappen implementatie en monitoring**

Om een goede implementatie van de regeling te realiseren zijn verschillende sporen voorzien. PIANOo zal documenten beschikbaar stellen waarmee aanbestedende diensten zullen worden geholpen de vereisten

uit te richtlijn toe te passen in hun dagelijkse aanbestedingspraktijk. Ook worden webinars georganiseerd en is een buyergroup en een helpdesk actief.

Voor de monitoring zal gebruik gemaakt worden van de standaard aanbestedingsformulieren waardoor administratieve lasten voor de aanbestedende diensten tot een minimum worden beperkt. Wanneer aanbestedende diensten een aanbesteding hebben aangekondigd zal er ook telefonisch contact zijn om ze op deze manier optimaal te ondersteunen.

In de toelichting van de regeling is aangekondigd dat het kabinet in de eerste periode van de regeling (tot en met 31 december 2025) onderzoek zal doen naar het ophogen van de ambities in lijn met het Klimaatakkoord. Op basis van de informatie uit de monitoring en gesprekken met aanbestedende diensten zal uiteindelijk bepaald worden of het ophogen van de doelen van de regeling in lijn met het Klimaatakkoord realistisch, haalbaar en betaalbaar is en of er genoeg draagvlak onder de aanbestedende diensten is.

Een gelijklopende brief heb ik gezonden aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer