

Vergaderjaar 2010–2011

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 103

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 januari 2011

Overeenkomstig de toezegging van de Staatssecretaris van Financiën in zijn brief van 4 november 2010 met schriftelijke antwoorden naar aanleiding van het wetgevingsoverleg Belastingplan 2011 c.a. (TK 2010–2011, 32 504, nr.19) informeer ik u hierna over de uitvoering van het bovenvermelde convenant, ook wel fijnstofconvenant bestelauto's genoemd.

Voorts informeer ik u over de initiatieven die de Europese Commissie heeft genomen naar aanleiding van het Nederlands verzoek om actie te ondernemen ten aanzien van tegenvallende emissies in de praktijk van Euro V vrachtauto's en bussen en over de besluitvorming inzake de toekomstige Euro VI norm.

Fijnstofconvenant bestelauto's

Het doel van dit convenant, dat op 21 januari 2009 is gesloten tussen de rijksoverheid en 16 brancheorganisaties, is het versnellen van de marktpenetratie van bestel- en kampeerauto's voorzien van een affabriek roetfilter of van een motor die voldoet aan de Euro V norm voor zware voertuigen. Eindpunt is 1 januari 2012, wanneer alle lichte bedrijfsauto's moeten voldoen aan de Euro 5 norm, waarvoor een affabriek roetfilter onmisbaar is, of aan de Euro V norm voor zware voertuigen (die al vanaf 1 oktober 2009 geldt).

De regering besloot tot het convenant om de mobiliteitssector de mogelijkheid te geven om op eigen initiatief, via afspraken met de overheid, de fijnstofuitstoot van nieuwe lichte bedrijfsauto's flink omlaag te brengen.

Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), en draagt daarmee bij aan het halen van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

Toen het convenant werd gesloten, voldeed 29% van de nieuw verkochte bestelauto's aan genoemde technische eisen.

In het convenant zijn tussendoelen geformuleerd.

Het convenant wordt ondersteund door de Subsidierегeling voor motorrijtuigen met emissiearme dieselmotor en recht op teruggaaf BPM, die voorziet in een subsidie van € 400 en vanaf 1 februari 2011 € 300 per voertuig met affabriek roetfilter.

De resultaten, die zijn bereikt in relatie tot de in het convenant gestelde tussendoelen, zijn door RDW en Agentschap NL gemonitord en staan weergegeven in de volgende tabel.

Peildatum	Gerealiseerd percentage cf. convenantdoelen	Tussendoel
1 mei 2009	50,5%	50%
1 november 2009	67,9%	70%
1 maart 2010	72,5%	75%
1 november 2010	80,7%	80%
1 maart 2011	–	90%
1 januari 2012	–	100%

Uit de tabel valt af te lezen dat kort na de start het gestelde doel, ondanks de ingetreden economische crisis, werd gehaald.

Op 1 november 2009 en op 1 maart 2010 bleven de percentages achter bij het gestelde doel¹.

Naar aanleiding van de achterblijvende verkoop van nieuwe schone bestelauto's hebben convenantpartners aan zowel aanbod- als vraagzijde van de markt in maart en april 2010 hun leden nogmaals met deels nieuwe argumenten aangespoord om bij inkoop resp. aankoop van een nieuwe bestelauto te kiezen voor voertuigen met affabriek roetfilter. Het voor 1 november 2010 gestelde convenantdoel is mede hierdoor gehaald.

In de komende periode zal ik erop toezien dat de gunstige ontwikkeling zich verder voortzet.

Euro V en Euro VI vrachtauto's en bussen

Na de brief van de minister van VROM van 2 februari jl. (TK 2009–2010, 30 175 nr. 94) over tegenvallende NO_x-emissies van Euro V trucks en bussen heeft Nederland overleg gevoerd met enkele vrachtwagenproducenten en een discussie op Europees niveau aangezwengeld over de noodzaak om de typekeuringsmethodiek zodanig vorm te geven dat bij goedgekeurde voertuigen de beoogde lage emissies ook worden gerealiseerd onder praktijkomstandigheden.

De Europese Commissie en andere lidstaten erkennen de tegenvallende praktijkemissies en zijn ervan doordrongen geraakt dat dergelijke tegenvallers het bemoeilijken om de verplichtingen ten aanzien van de Luchtkwaliteitsrichtlijn na te komen. Dit bleek in een workshop op 25 november jl. over praktijkemissies, die de Europese Commissie op verzoek van Nederland organiseerde. De Nederlandse argumentatie, ondersteund door het onderzoek van TNO¹, heeft er voorts toe bijgedragen dat in de uitvoeringsbepalingen van de Euro VI verordening die op 17 november zijn aangenomen en op 1 januari 2013 gelden voor nieuwe modellen en op 1 januari 2014 voor alle nieuwe trucks, eisen zijn opgenomen die het verschil van emissies onder test- resp. praktijkomstandigheden aanzienlijk zullen beperken. Indien toch noodzakelijk, wordt de mogelijkheid geboden om aanvullende eisen te stellen.

¹ bijlage bij de brief van 2 februari 2010 van de toenmalige minister van VROM, TK 2009 – 2010, 30 175 nr. 94; eindrapport: http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/workshop_legislation/meeting_november/mon-rpt-2010-02777/_EN_1.0_&a=d

De noodzaak om gezamenlijk de vinger aan de pols te houden, zoals Nederland doet in het steekproefcontroleprogramma, is door de lidstaten erkend.

Ten aanzien van de Euro V voertuigen die in de komende drie jaren nog geproduceerd zullen worden is – in het licht van de Euro VI techniek die zo spoedig mogelijk op de markt moet worden geïntroduceerd – een beroep op de producenten gedaan om zich in te spannen voor optimalisatie van de motortechniek om de NO_x-emissies onder praktijkomstandigheden te beperken.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma