

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/85300

Uw kenmerk
2019Z07001

Datum 16 april 2019
Betreft Beantwoording vragen van de leden Lodders, Ziengs
(beiden VVD) en Omtzigt (CDA) over het verkopen van
bespaarde CO2-rechten door autofabrikant Tesla aan Fiat-
Chrysler

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de reactie aan op de vragen van uw Kamer over het verkopen van bespaarde CO2-rechten door autofabrikant Tesla aan Fiat-Chrysler (ingezonden 8 april 2019). De vragen zijn gesteld door de leden Lodders, Ziengs (beiden VVD) en Omtzigt (CDA).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Vervuilend Fiat-Chrysler drukt de uitstoot door schijnconstructie met Tesla'?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het bericht dat Fiat Chrysler Automobiles (FCA) honderden miljoenen euro's aan Tesla betaalt om te ontkomen aan boetes van de Europese Unie (EU)? Zo ja, sinds wanneer bent u hiervan op de hoogte?

Antwoord 2

De Europese regelgeving¹ staat al sinds 2007 toe dat fabrikanten die beter presteren dan de gemiddelde EU-norm deze overprestatie mogen verkopen aan fabrikanten die achterlopen en nog niet voldoen aan het Europees gemiddelde, mits onder de streep alle in de EU verkochte voertuigen gemiddeld niet meer uitstoten dan de toegestane norm. Het kabinet is niet op de hoogte van het exacte bedrag dat tussen bepaalde fabrikanten hiermee is gemoeid.

Vraag 3

Wat vindt u van deze schijnconstructies?

Vraag 4

Wat vindt u van de situatie dat de EU dit soort afspraken toestaat?

¹ Verordening (EC) 715/2007

Antwoord vraag 3 en 4

In de relevante Europese regelgeving is deze mogelijkheid sinds 2007 verankerd. De achterliggende gedachte is dat innovatieve fabrikanten die vooroplopen met zuinige auto's of alternatieve aandrijfliijnen de beschikking krijgen over financiële middelen die afkomstig zijn van fabrikanten die innovatie uitstellen. Dit is een werkzame prikkel voor verdere verduurzaming. In alle gevallen wordt de gemiddelde afgesproken norm in de EU gehaald. Het kabinet ziet het liefst dat alle fabrikanten op eigen kracht toewerken naar emissievrije voertuigen en dat de norm afzonderlijk gehaald wordt.

Vraag 5

Klopt het dat er vanaf volgend jaar nieuwe regels gaan gelden waarbij de gemiddelde uitstoot van alle auto's die een fabrikant in de EU wil verkopen niet meer dan 95 gram CO₂ per kilometer mag zijn? Kunt u aangeven of bij deze nieuwe regels deze schijnconstructie nog steeds kan werken? Zo ja, wat vindt u hiervan en wat heeft u gedaan om deze schijnconstructie te voorkomen? Zo nee, kunt u aangeven waaruit blijkt dat deze schijnconstructies niet meer toegestaan zijn?

Antwoord 5

In 2020 moet 95% van alle nieuw verkochte personenauto's voldoen aan de gemiddelde CO₂-uitstoot per voertuig van 95 gram per kilometer. Een jaar later, in 2021, geldt deze norm voor 100% van alle personenauto's. Deze norm is een gemiddelde. Elke fabrikant heeft een eigen norm. Sommige fabrikanten hebben dus een norm die een paar gram lager ligt en anderen hebben een norm die een paar gram hoger ligt. Dit heeft te maken met de massa van personenauto's en de diversiteit in de modellenportefeuille van de verschillende fabrikanten. De genoemde constructie, pooling genaamd, is ook in 2020 en de daaropvolgende jaren geoorloofd. Fabrikanten mogen dus een pool vormen waarbij de gemiddelde uitstoot de norm niet mag overschrijden. Binnen de pool mogen sommige modellen meer uitstoten, mits dit gecompenseerd wordt door modellen die minder uitstoten. Het kabinet ziet het liefst dat alle fabrikanten op eigen kracht toewerken naar emissievrije voertuigen en dat de norm afzonderlijk gehaald wordt.

Vraag 6

Hoe lang zijn deze schijnconstructies gaande? Zijn er meer voorbeelden van andere fabrikanten?

Antwoord 6

Sinds het begin van deze wetgeving in 2007 is pooling toegestaan. Er zijn in het verleden meer voorbeelden geweest van andere fabrikanten. Bekend zijn pools binnen de eigen merken van een fabrikant (Volkswagen groep, waaronder Volkswagen, Audi, Seat, Skoda en Porsche). Tussen concurrerende fabrikanten, zoals in dit recente geval, komt pooling niet vaak voor. Er moet dan immers worden betaald aan een concurrerend bedrijf. Dit overwegen fabrikanten als laatste maatregel om de nog hogere boetes te voorkomen.

Vraag 7

Klopt het dat als Nederland erin slaagt om de gemiddelde uitstoot van auto's onder de 95 gram CO₂ per kilometer (of een andere limiet die door de EU wordt vastgesteld), te duwen via beleid, de autofabrikanten die zuinige auto's verkopen, de extra besparing kunnen verkopen aan andere fabrikanten (landen) die daar

niet in slagen, zodat er in de hele EU niets extra's bespaard wordt door het waterbedeffect?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 7

Deze verordening betreft een gemiddelde EU-norm per autofabrikant. Dat houdt in dat de uitstoot van alle nieuwverkopen van een specifieke fabrikant in bepaalde landen lager kan zijn dan in andere landen. Het verkopen van veel elektrische of zeer zuinige auto's in bijvoorbeeld Nederland stelt de fabrikanten theoretisch in staat om minder zuinige voertuigen in andere EU-landen te verkopen, maar deze ruimte wordt in de toekomst wel steeds kleiner omdat de EU-norm dusdanig is aangescherpt dat fabrikanten gedwongen zijn om in de gehele EU veel elektrische voertuigen te verkopen om aan de norm te kunnen voldoen. Veel fabrikanten hebben immers al grote moeite om de bestaande norm te halen met conventionele benzine- en dieselauto's. Daar komt bij dat de Nederlandse markt te klein is in vergelijking met de Europese om hier dusdanig veel voordeel uit te halen dat de EU-norm wordt gehaald. In 2025 moet de gemiddelde uitstoot met 15% dalen in vergelijking met 2021. In 2030 moet de gemiddelde CO₂-uitstoot zelfs 37,5% lager zijn ten opzichte van 2021. Zonder grootschalige verkoop van plug-in hybride auto's en volledig elektrische auto's in de hele EU gaan fabrikanten die normen niet meer halen. Daarnaast geldt nog de verplichting van lidstaten om de uitstoot op hun grondgebied te verlagen. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 8.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/85300

Vraag 8

Hoe groot is het effect van het stimuleren van elektrisch rijden in het Klimaatakkoord (in bespaarde tonnen CO₂) in de EU (en dus niet alleen in Nederland) nadat rekening gehouden is met het waterbedeffect in de EU?

Antwoord 8

De Europese verordening inzake CO₂-normen voor personenauto's en bestelwagens, waarin normen tot en met 2030 zijn vastgelegd, levert in de Nederlandse context een besparing op van ca. 1,9 Mton. Deze besparing is al ingecaluleerd in de nationale energieverkenningen van 2017 en draagt dus zodoende niet additioneel bij aan de doelen van het Klimaatakkoord. Het additionele emissiereductie-effect van de maatregelen ter stimulering van elektrisch rijden, zoals voorgesteld in het Ontwerp Klimaatakkoord, zijn door het Planbureau voor de Leefomgeving geraamd op 2,4 Mton.

PBL heeft in de doorrekening van het klimaatakkoord aangegeven dat Europese normen in theorie een waterbedeffect kunnen veroorzaken. Het effect vanuit Nederland is daarbij klein, gezien de omvang van ons marktaandeel in Europa. Nederland heeft een aandeel van net geen 3% op het totale EU-wagenpark.

Het kabinet (en andere partijen aan de mobiliteitstafel) zetten zich onverminderd in voor stringenter EU-normen. Echter, zolang Europese normering op zich zelf niet genoeg effect heeft om de kabinetsdoelen van 2030 te halen, blijft nationaal stimuleren nodig en effectief. Bovendien is het nationaal effect van het stimuleren van elektrische rijden breder dan alleen CO₂-effect. Ook luchtkwaliteit en geluidsoverlast verbeteren.

PBL heeft berekend dat er voor het mobiliteitspakket geen sprake is van nationale kosten, maar nationale baten. Deze nationale opbrengsten vloeien vooral voort

uit lagere brandstof- en onderhoudskosten voor eigenaren van elektrische voertuigen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

In de EU is afgesproken om voor 2030 het klimaatdoel van ten minste 40% te halen. Dat wordt via het emissiehandelssysteem (ETS) en het niet-ETS deel geïmplementeerd. Alle landen van de EU zijn verplicht om hun nationale 2030 niet-ETS (Effort-sharing) doel, die de sectoren mobiliteit, gebouwde omgeving, landbouw en overige broeikasgassen omvat, te halen. Nederland zet zich om de klimaatdoelen in de EU aan te scherpen en zet daarbij met gelijkgezinde landen in om voor 2050 klimaatneutraliteit te realiseren en het doel voor 2030 van ten minste 40% op te hogen naar 55%.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/85300

Vraag 9

Wilt u deze vragen voor de hoorzitting over elektrisch rijden en het CARbonTAX-model op 16 april 2019 en een voor een beantwoorden?

Antwoord 9

Ja. We hebben de vragen op 16 april beantwoord. Helaas lukte het door de afstemming niet dit voor de start van de hoorzitting aan uw Kamer te doen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer