

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 7 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

	blz.
Inleiding	1
Europese context	2
Hoofdpijnen van het voorstel	2
Gevolgen (voor milieu en voor de uitvoering door diensten en organisatie die er mee te maken krijgen) – onderscheid financiële en niet-financiële gevolgen	3
Advies en Consultatie	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel «Wijziging van de Wet milieubeheer inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen». Deze leden hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel.

De leden van de PVV-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele kritische vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van onderhavige wetswijziging. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van onderhavige wetswijziging. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van voorliggend voorstel. Zij onderschrijven het doel van de richtlijn. Over het voorstel hebben zij de volgende vragen.

Europese context

De leden van de VVD-fractie lezen dat er bij de gewijzigde richtlijn wordt gekozen voor een andere aanpak waarbij minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor wegvoertuigen worden vastgesteld. Daarbij lezen zij dat de minimumstreefcijfers verschillen per lidstaat. Deze leden vragen waarop deze minimumstreefcijfers zijn gebaseerd en vastgesteld. Worden deze streefcijfers tussentijds aangepast of ligt daar een primaire taak voor de lidstaat zelf? In hoeverre is Nederland afhankelijk van andere landen bij het nastreven van deze cijfers?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de definitie van wat verstaan wordt onder «schoon» verschilt voor lichte en zware voertuigen. Deze leden vragen of de definitie en het onderscheid tussen lichte en zware voertuigen wel voor alle lidstaten hetzelfde is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat van alle overheidsopdrachten tussen 2 augustus 2021 en 31 december 2025 die betrekking hebben op lichte voertuigen, 38,5 procent schone lichte voertuigen moeten zijn. Voor zware voertuigen gaat het in dezelfde periode om 10 procent van alle vrachtwagens en 45 procent van alle bussen die schoon moet zijn. Kan de regering toelichten in hoeverre deze percentages haalbaar zijn? Kan de regering een beeld geven hoe de ontwikkeling de afgelopen jaren is geweest, voor zowel lichte als zware voertuigen? Hoeveel procent is nu al schoon? Deze leden vragen daarnaast in hoeverre de doelen na 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030 haalbaar zijn. Wat zijn de consequenties als percentages niet gehaald worden?

De leden van de VVD-fractie lezen daarnaast dat de richtlijn toestaat dat lidstaten hogere nationale streefcijfers toepassen of strengere vereisten hanteren dan de percentages die in de bijlage zijn vermeld. In hoeverre is de regering van plan dit te doen?

De leden van de PVV-fractie willen van de regering weten waarom Nederland tot aan 2025 het hoogste minimumstreefcijfer hanteert voor overheidsopdrachten voor het aandeel schone lichte bedrijfsvoertuigen en schone zware bedrijfsvoertuigen, terwijl landen zoals Bulgarije, Letland en Roemenië zeker de helft lager hoeven te hanteren.

Hoofdpijnen van het voorstel

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat veel invulling van de EU-richtlijn zal geschieden middels een ministeriële regeling. Daarin wordt onder meer gespecificeerd welke overheidsopdrachten en -diensten vallen onder de reikwijdte van de richtlijn en aan welke minima wat betreft emissies aanbestedende diensten en aanbestedende instanties gebonden zijn met betrekking tot de in de bijlage bij de richtlijn genoemde categorieën van voertuigen. Daarnaast wordt de betekenis van schone voertuigen gedefinieerd en wordt invulling gegeven aan de mogelijkheden tot vrijstellingen en uitzonderingen die de richtlijn biedt. Deze leden hebben begrip voor de keuze van de regering om dit in lagere regelgeving te verduidelijken, omdat dit de nodige flexibiliteit met zich meebrengt. Wel vragen deze leden om een voorhangbepaling op te nemen in de wet,

zodat parlementaire betrokkenheid bij de invulling van de ministeriële regeling gegarandeerd is.

De leden van de CDA-fractie lezen dat burgers en bedrijven naleving van de toepasselijke regelen kunnen afdwingen door middel van een kort geding bij de civiele rechter. Deze leden vragen de regering of de handhaving hiermee niet erg omslachtig geregeld is. Deze leden kunnen zich maar moeilijk voorstellen dat individuele burgers een civiele procedure zullen aanspannen als zij het vermoeden hebben dat regels niet juist gehandhaafd zijn. Deze leden vrezen bovendien dat dit tot veel onnodige juridische procedures zal leiden. Kan de regering duiden hoe dit zit met reeds bestaande aanbestedingsprocedures? Is deze handhaving effectief te noemen? Deze leden vragen waarom er niet een vorm van toezicht op de handhaving van de van toepassing zijnde regels is belegd bij een toezichthoudende instantie, zodat burgers en bedrijven die vragen hebben over een specifieke aanbesteding ook eerst daar terecht kunnen met vragen, alvorens er een civiele procedure gestart moet worden. Of kunnen burgers en bedrijven die vragen hebben deze vragen reeds elders (onafhankelijk) kwijt?

De leden van de GroenLinks-fractie staan achter het invoeren van duurzame verplichtingen bij overheidsopdrachten voor wegvoertuigen. In de transitie naar schoon vervoer is de aanjagende rol van de overheid van groot belang. Deze leden vinden het dan ook belangrijk dat de verplichtingen zo ambitieus mogelijk zijn. Uit het concept van de ministeriële regeling blijkt echter dat het minimale wordt gedaan, en niet het maximale. En dat terwijl de richtlijn hier wel de mogelijkheid toe geeft. Deze leden willen dat per direct in ieder geval wordt aangesloten bij het Klimaatakkoord en dat er per direct een minimumpercentage wordt ingevoerd dat zo snel mogelijk richting 100 procent gaat. Is de regering hiertoe bereid? Kan daarbij specifiek worden aangesloten op het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen? Kan er een specifieke doelstelling worden ingevoerd voor emissievrije zware voertuigen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom in de ministeriële regeling, waarvoor dit wetsvoorstel een haakje biedt, niet automatisch aangesloten wordt bij de afspraken uit het Klimaatakkoord. Of denkt de regering dat de minimumstreefcijfers uit de richtlijn voldoende uitkomst bieden om bijvoorbeeld het Rijkswagenpark in 2028 geheel emissieloos te laten zijn? Deze leden zien dat lidstaten de mogelijkheid wordt gegeven verdergaande minimumstreefcijfers te eisen bij de aanbesteding van lichte en zware wegvoertuigen. Deze leden vragen zich af waarom daar niet voor is gekozen.

Gevolgen (voor milieu en voor de uitvoering door diensten en organisaties die er mee te maken krijgen) – onderscheid financiële en niet-financiële gevolgen

De leden van de PVV-fractie willen van de regering weten of er, door de toename van regelgeving en/of financiële risico's, een scenario kan ontstaan waarbij geen enkele partij meer kan inschrijven op een aanbesteding/overheidsopdracht.

De leden van de PVV-fractie willen weten of de implementatie van deze richtlijn ertoe leidt dat auto's niet meer te betalen zullen zijn voor Nederlanders met een modaal inkomen.

De leden van de PVV-fractie willen weten of rekening gehouden is met de impact op de transport- en vervoersbranche (zowel logistiek (elektrisch) als financieel).

Advies en Consultatie

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) aangeeft dat zij een hoger kostenplaatje verwacht bij invoering van de richtlijn. De impact assessment van de Europese Commissie stelt dat de aanbestedingskosten tussen 2020 en 2035 1 tot 12 procent hoger liggen, maar dat operationele kosten door lagere brandstof- en onderhoudskosten afnemen tussen de 1 en 11 procent. Deze leden vragen zich af of er een onderscheid is in de kosten voor gemeenten tussen bijvoorbeeld 2020 en 2027 en de daaropvolgende periode van 2027–2035? Indien dit het geval is, zijn deze leden benieuwd hoe de regering de gemeenten gaat ondersteunen bij de toenemende kosten op korte termijn.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp