

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 884

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2021

Hierbij doen wij u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 9 december 2021 toekomen.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan zullen wij u hierover tijdens het commissiedebat van 1 december a.s. informeren.

Ook informeren wij u middels deze brief over de laatste stand van zaken omtrent herziening van de Eurovignetrichtlijn¹.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg

¹ COM (2017) 275.

I. Geannoteerde agenda

Op de agenda van de Transportraad op 9 december in Brussel staan naar verwachting verschillende (transport)voorstellen uit het Fit-for-55 pakket dat afgelopen zomer is gelanceerd. De verwachting is dat stilgestaan zal worden bij het voorstel met betrekking tot laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR)², luchtvaart (*ReFuel Aviation*)³, en zee- en binnenvaart (*FuelEU Maritime*)⁴. Het AFIR-voorstel is één van de dossiers waar het Sloveens voorzitterschap prioriteit aan geeft. Het is vooralsnog onduidelijk of het voorzitterschap wil aansturen op het bereiken van een algemene oriëntatie⁵ op de verschillende dossiers tijdens de Raad van 9 december, daar de meningen van de lidstaten over de te volgen koers op de verschillende dossiers uiteen lopen. Naar verwachting zullen voortgangsverslagen worden gepresenteerd op de drie hierboven genoemde voorstellen.

Revisie Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFIR)

Inhoud

Naar verwachting zal de Raad spreken over het voorstel van de Europese Commissie om de Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen om te zetten naar een verordening. Dit voorstel heeft als doel het realiseren van publiek toegankelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur per voertuig op het TEN-T kern- en uitgebreide netwerk, en op de stedelijke knooppunten. De Commissie stelt voor om bindende uitrolverplichtingen voor verschillende energiedragers en modaliteiten op te nemen in een verordening. Lidstaten worden daarom verplicht om nationale plannen op te stellen gericht op de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Daarnaast worden eisen gesteld rondom standaarden en consumenten-informatie met als doel het realiseren van een geharmoniseerde Europese markt. Naar verwachting zal het Sloveens voorzitterschap een voortgangsrapportage presenteren op de Transportraad van 9 december 2021.

Inzet Nederland

Het kabinet is – conform het BNC-fiche⁶ dat op 17 september jl. hierover naar de Kamer is gestuurd – overwegend positief over het Commissie-voorstel en waakt voor verwatering van het ambitieniveau in de Raad. Zorgpunt van Nederland in de Raad is het in het huidige compromis-voorstel afgezwakte ambitieniveau voor de uitrol van laadinfrastructuur voor lichte en zware voertuigen. Daarnaast wil Nederland de geharmoniseerde bepalingen m.b.t. interoperabiliteit, waaronder prijstransparantie, betaling, slim laden en digitale veiligheid te behouden.

Indicatie krachtenveld

Lidstaten hebben de mogelijkheid gekregen om te reageren op het initiële Commissievoorstel. Een groep lidstaten is kritisch op het ambitieniveau, zoals opgenomen in het Commissievoorstel en heeft ingezet op een afgezwakt compromisvoorstel. Een andere groep, inclusief Nederland, wil het oorspronkelijke ambitieniveau zoals opgenomen in het Commissievoorstel juist behouden. Het voorzitterschap heeft het ingebrachte

² COM (2021) 559.

³ COM (2021) 561.

⁴ COM (2021) 562.

⁵ Een algemene oriëntatie (*general approach*) behelst een informeel akkoord bereikt in de Raad, i.e. politieke overeenstemming op een dossier.

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

commentaar van de lidstaten geïntegreerd in een compromisvoorstel, maar heeft daarbij vooral gevolg gegeven aan de zorgen van de minder ambitieuze lidstaten. Het compromisvoorstel zoals nu in de Raadswerkgroep besproken wordt, acht Nederland niet voldoende om de onderhandelingen met het parlement over aan te gaan.

ReFuelEU Aviation

Inhoud

Het *ReFuelEU Aviation* voorstel beoogt de invoering van een Europese bijmengverplichting voor luchtvaart. Het voorstel verplicht brandstofleveranciers een minimumpercentage duurzame brandstoffen bij te mengen met de reguliere kerosine en deze te leveren aan het overgrote deel van de Europese luchthavens. Ook verplicht het voorstel luchtvaartmaatschappijen om 90% van hun brandstofbehoefte voor een vlucht vanaf een Europese luchthaven, te tanken op de desbetreffende luchthaven. Naar verwachting zal tijdens de aankomende Transportraad vooral het voorgestelde groeipad van de bijmengverplichting van de Commissie besproken worden, alsook die van de sub-verplichting.

Inzet Nederland

Nederland zet in op een zo hoog mogelijke bijmengverplichting op basis van de beschikbaarheid van grondstoffen en productiecapaciteit, conform het BNC-fiche dat op 17 september jl. hierover naar de Kamer is gestuurd⁷. Uit de eigen effectbeoordeling van de Commissie blijkt dat een doelstelling van 8% in 2030 haalbaar is ten opzichte van de nu voorgestelde verplichting van 5%. Ook de sub-verplichting voor synthetische kerosine kan volgens Nederland al in 2025 ingevoerd worden. Nederland zet ook in op een hogere sub-verplichting in 2030. Daarnaast wil Nederland de ruimte behouden om nationaal een hogere doelstelling in te voeren.

Indicatie krachtenveld

Steeds meer lidstaten spreken zich uit over hun inzet ten aanzien van dit initiatief, maar nog niet alle lidstaten hebben hun positie prijsgegeven. Wel lijken de meeste lidstaten in de basis positief te zijn over het voorstel, maar hebben zij wel vragen over de precieze uitwerking hiervan. Het *ReFuelEU Aviation* voorstel behoort tot één van de prioriteiten van het Sloveens voorzitterschap. Er vinden nog veel technische discussies over het voorstel plaats. Voor wat betreft het groeipad van de verplichting heeft een aantal lidstaten zich uitgesproken voor een hogere verplichting, terwijl andere lidstaten zich hiertegen verzetten. Er is hierin nog geen duidelijke meerderheid zichtbaar. Naast Nederland hebben ook andere lidstaten zich uitgesproken voor de mogelijkheid om nationaal een hogere doelstelling in te voeren. Hier is echter nog geen duidelijke meerderheid voor en de Commissie is hier geen voorstander van.

FuelEU Maritime

Inhoud

Dit betreft een voorstel voor een verordening die het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het maritieme transport stimuleert. Het doel hiervan is om zeeschepen die Europese havens aandoen (technologie-neutraal) te verplichten tot reductie van de broeikas-

⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

gasintensiteit van de gebruikte energie aan boord door gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Daarnaast komt er een verplichting voor container- en passagiersschepen om walstroom af te nemen, tenzij zij gebruik maken van brandstoffen die geen emissies veroorzaken. Dit voorstel is nauw verbonden met het voorstel voor de herziening van de AFID richtlijn, waarin is opgenomen dat lidstaten zorg dragen voor het aanbieden van een minimum walstroomaanbod.

Inzet Nederland

Nederland heeft verduurzaming van de zeevaart hoog in het vaandel en heeft in een nationale *green deal*⁸ hier ook afspraken over gemaakt met de Nederlandse sector. Het *FuelEU Maritime* voorstel biedt goede kansen om ook op Europees niveau maatregelen te nemen. De Kamer is 17 september jl. middels het BNC-fiche geïnformeerd over de inzet van Nederland t.a.v. de behandeling van het *FuelEU Maritime* voorstel⁹. In deze brief is onder meer opgenomen dat Nederland zal inzetten op een hogere ambitie bij de reductiedoelstelling voor de jaren 2025 en 2030, voldoende (publiek) toezicht, en het in samenhang bezien van vraag en aanbod naar walstroom. Hierbij zal bij de Commissie aangedrongen worden op het in samenhang bezien van die voorstellen die een verduurzaming van zeescheepsbrandstoffen beogen, zijnde: voorstel voor een verordening over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR), herziening richtlijn energiebelastingen (ETD)¹⁰, herziening richtlijn hernieuwbare energie (RED)¹¹ en het opnemen van de maritieme sector in het emissiehandelssysteem (ETS)¹².

Indicatie krachtenveld

Lidstaten staan op hoofdlijnen positief tegenover het voorstel om broeikasemissies in de zeevaart te reduceren door het stimuleren van de vraag naar hernieuwbare brandstoffen. Hierbij moet opgemerkt worden dat het overgrote deel van de lidstaten, op moment van schrijven, nog geen regeringspositie en daarmee een mandaat heeft voor onderhandeling. Dit maakt het bepalen van het precieze krachtenveld op dit moment lastig. Mede hierom, en omdat het een zeer technisch voorstel betreft, vindt momenteel vooral een technische bespreking van het voorstel plaats. De inhoud hiervan richt zich vooral op vragen over hoe om te gaan met schepen die de vaarroutes aanpassen om gedeeltelijk onder de verplichting uit te komen, de mate van privaat toezicht, het voorstel voor de inzet van publiek toezicht en de ambitie van de in de jaren oplopende reductieverplichting.

II. Politiek akkoord herziening Eurovignetrichtlijn

De Eurovignetrichtlijn geeft het kader voor wegbeprijzing in de EU. Lidstaten bepalen zelf of ze wegbeprijzing invoeren en in welke vorm. Nu geldt de richtlijn voor vracht, maar met het voorstel voor herziening wordt het toepassingsbereik verder uitgebreid. In de zomer van 2021 is een politiek akkoord bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Nederland heeft het akkoord niet gesteund, o.a. omdat op langere termijn vignetten als wegbeprijzingsinstrument voor vrachtvoertuigen worden uitgefaseerd en slechts onder zeer specifieke voorwaarden zijn toegestaan, terwijl Nederland principieel

⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 102.

⁹ Kamerstuk 22 112, nr. 3189.

¹⁰ COM (2021) 563.

¹¹ COM (2021) 557.

¹² COM (2021) 551.

vindt dat de keuze voor het instrument aan de lidstaat moet zijn. Ook moeten volgens de strekking van het politiek akkoord inkomsten uit een eventuele congestieheffing verplicht geïmplementeerd worden, waar Nederland geen voorstander van is. Daarbij moet een congestieheffing gelden voor alle voertuigen en wordt een kader gegeven voor de wegen en de prijsrelatie tussen de categorie voertuigen. Voorts vervalt de mogelijkheid om voertuigen tussen 3,5 en 12 ton uit te zonderen van een heffing reeds na vijf jaar. De tariefdifferentiatie voor vrachtoertuigen zal in de toekomst voornamelijk gebaseerd worden op de CO₂-emissie van het vrachtoertuig, waar dit nu de Euro-emissieklasse is. De keuze of wegbeprizing wordt ingevoerd is en blijft aan de lidstaat.

Als een lidstaat besluit tot invoering van wegbeprizing, geeft de herziene richtlijn een kader voor alle voertuigen. Dit betekent dat ook een eventueel toekomstig systeem van betalen naar gebruik hieronder zou vallen. Het is daarbij wel mogelijk verschillende tolsystemen of gebruiksheffingen voor verschillende categorieën voertuigen te hebben, bijvoorbeeld vrachtoertuigen versus lichte voertuigen, maar het is dan niet mogelijk om een separaat tolsysteem voor een subcategorie voertuigen, zoals elektrische personenvoertuigen in te voeren. Een systeem dient te gelden voor alle voertuigen in een categorie, waarbij schone voertuigen korting krijgen. Als een systeem voor personenvoertuigen wordt ingevoerd, dan moeten lichte bedrijfsvoertuigen hetzelfde of meer betalen. De keuze of op basis van emissies wordt gedifferentieerd voor lichte voertuigen is aan de lidstaat, maar als daartoe wordt besloten geldt hiervoor het kader in de richtlijn. Voor bestelwagens en minibussen is dit anders. Per 1 januari 2026 is emissie-gebaseerde tariefdifferentiatie voor deze voertuigen wel verplicht. Dit is alleen aan de orde als de lidstaat zelf kiest voor het invoeren van een dergelijk systeem.

De richtlijn zit nu in de afrondende fase. De (ECOFIN) Raad ging er op 9 november jl. mee akkoord. Naar verwachting zal het Europees Parlement het compromis in februari 2022 goedkeuren, waarna vaststelling en publicatie kan plaatsvinden. Aansluitend begint het formele implementatieproces. Uw Kamer is middels de Voortgangsbrief vrachtwagenheffing en de Kamerbrief Draaiboek tolvrije Westerscheldetunnel kort geïnformeerd over de gevolgen van de herziene richtlijn voor de vrachtwagenheffing, en dat voor de Westerscheldetunnel de gevolgen worden bestudeerd¹³. De herziene Eurovignetrichtlijn is van toepassing op alle tolsystemen en gebruiksheffingen voor wegverkeer in Nederland, te weten de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel en het Eurovignetverdrag en de Tijdelijke tolheffing (Blankenburgverbinding en ViA15). Met de betrokken stakeholders wordt in kaart gebracht hoe de herziene richtlijn geïmplementeerd kan worden en wat dat betekent voor de betreffende systemen.

¹³ Kamerstuk 31 305 nr. 333 en Kamerstuk 35 925 XII, nr. 12.