



Brussel, 19 november 2021
(OR. en)

13896/21

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0223(COD)**

**TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers / de Raad
nr. vorig doc.:	ST 12495/21 + REV1
nr. Comdoc.:	COM(2021) 559 final
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad - Voortgangsverslag/Oriënterend debat

Het voorzitterschap heeft voor de Raad TTE (Vervoer) van 9 december 2021 een voortgangsverslag en een oriënterend debat over bovengenoemd voorstel op het programma gezet. Om de ministers te informeren over de tot dusver gemaakte vorderingen en sturing te geven aan de bespreking van de volgende stappen, heeft het voorzitterschap een voortgangsverslag (bijlage I) en vragen voor het oriënterend debat opgesteld (bijlage II).

Het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad wordt verzocht nota te nemen van het voortgangsverslag in bijlage I. De Raad wordt verzocht de kwesties in bijlage II te bespreken.

I. INLEIDING

De Commissie heeft op 14 juli 2021 bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel ingediend voor een verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) als onderdeel van het "Fit for 55"-pakket¹, dat als doel heeft het EU-beleid op het gebied van klimaat, energie, landgebruik, vervoer en belastingen toe te rusten voor het bereiken van de EU-doelstelling van een nettoreductie in de EU van uitgestoten broeikasgassen van ten minste 55 % in 2030 ten opzichte van 1990.

Het doel van het "Fit for 55"-pakket is het verwezenlijken van de in de Europese klimaatwet² vastgelegde doelstellingen om de economie en de samenleving fundamenteel om te vormen met het oog op een eerlijkere, groenere en meer welvarende toekomst. Het is cruciaal dat de emissies in de komende tien jaar worden teruggeschroefd, wil Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld worden en de Europese Green Deal in de praktijk omzetten.

Om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken, zouden de emissies in het vervoer met ongeveer 90 % moeten worden verminderd. Bovengenoemd voorstel moet een sleutelrol spelen in deze transformatie, omdat het er in de eerste plaats op gericht is een EU-brede uitrol van openbaar toegankelijke oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen in het wegvervoer, de luchtvaart en de scheepvaart te ondersteunen.

Het doel van dit voorstel is driedelig:

- (i) zorgen dat er voldoende infrastructuur is voor wegvoertuigen of vaartuigen met alternatieve brandstoffen om op te laden of te tanken;
- (ii) alternatieven bieden voor het gebruik van motoren aan boord (aangedreven door fossiele brandstoffen) voor schepen op ligplaatsen en stilstaande luchtvaartuigen, en

¹ Het pakket bestaat uit twaalf Commissievoorstellen op het gebied van energie, milieu, belastingen, handel en vervoer. Voor het einde van dit jaar worden nog aanvullende voorstellen verwacht op het gebied van energiebeleid. Drie wetgevingsvoorstellen houden rechtstreeks verband met het vervoersbeleid: bovengenoemd voorstel, ReFuel Luchtvaart en FuelEU Zeevaart.

² Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

(iii) zorgen voor volledige interoperabiliteit en gebruiksvriendelijkheid van de infrastructuur.

Bovengenoemd voorstel houdt verband met andere voorstellen van het "Fit for 55"-pakket. Dit voorstel is met name nauw verbonden met het voorstel tot herziening van de verordening over CO2-emissienormen voor auto's en bestelwagens en het voorstel tot herziening van de verordening inzake CO2-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen, dat is gepland voor 2022. De snelheid van de uitrol van oplaadpunten en tankstations en hun interoperabiliteit en gebruiksvriendelijkheid heeft invloed op de integratie van emissiearme en emissievrije voertuigen. De AFIR is verbonden met FuelEU Zeevaart en is ook van belang voor de emissiereductie in de luchtvaart. Bovendien worden in het voorstel alternatieve brandstoffen gedefinieerd in samenhang met de bepalingen van het voorstel tot herziening van de richtlijn hernieuwbare energie.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie voor dit voorstel, en de heer Ismail Ertug (DE, S&D) als rapporteur.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's hebben nog geen advies uitgebracht over het voorstel.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

Tijdens het Sloveense voorzitterschap is bovengenoemd voorstel op een aanzienlijk aantal vergaderingen op het niveau van de Groep intermodale vraagstukken en netwerken besproken. Tot nu toe zijn veertien vergaderingen geheel of gedeeltelijk gewijd aan de behandeling van de effectbeoordeling, een bespreking per artikel, of de bestudering en bespreking van een geconsolideerd compromis van het voorzitterschap³.

Daarnaast is het AFIR-voorstel behandeld in het kader van een bredere gedachtewisseling over de drie vervoersgerelateerde dossiers van het "Fit for 55"-pakket, tijdens de vergadering van het Comité van permanente vertegenwoordigers op 12 november 2021.

Het thema infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is ook besproken tijdens de informele ministeriële bijeenkomst in Slovenië in september 2021.

³ ST 12495/21.

Het Sloveense voorzitterschap stelde ook verslag ST 13977/21 op, met de stand van zaken en een overzicht van de gemaakte vorderingen met betrekking tot dit voorstel en het "Fit for 55"-pakket in het algemeen. Het verslag is toegespitst op de horizontale aspecten ervan, zoals de onderlinge verbanden tussen voorstellen, en de belangrijkste kwesties die tot dusver in de besprekingen aan de orde zijn gesteld. Dit verslag is als achtergronddocument verspreid onder alle Raadsformaties die verantwoordelijk zijn voor de verschillende voorstellen van het pakket.

IV. BELANGRIJKSTE POLITIEKE KWESTIES EN VOORUITGANG

Uit de bespreking bleek dat er brede steun is voor de doelstellingen en de principebenadering van het voorstel. Het werd echter ook duidelijk dat het vanwege de technische aspecten en de verschillende politieke standpunten een complex voorstel is. Dit komt mede omdat bepaalde aspecten gebaseerd zijn op toekomstige ontwikkelingen die niet volledig te voorspellen zijn, zoals de definitie van stedelijke knooppunten in de verwachte herziening van de TEN-T-verordening. Er is daarom meer tijd nodig voor een grondige bestudering.

Uit de bespreking van het voorstel bleek dat gebruikers zekerheid moeten hebben over de capaciteit en beschikbaarheid van voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, voordat zij besluiten voer- of vaartuigen op alternatieve brandstoffen te kopen en te gebruiken. De uitrol van oplaad- en tankinfrastructuur moet worden versneld om gelijke tred te houden met de verwachte verkoop van dergelijke voer- en vaartuigen, anders zijn die niet verkoopbaar en loopt de integratie ervan vertraging op. Net zo belangrijk is het om voor schone alternatieven te zorgen voor schepen die op fossiele brandstoffen varen en in havens zijn aangemeerd, en voor vliegtuigen uit de commerciële luchtvaart die bij de gate of op een buitenstandplaats staan.

Daarnaast blijkt dat er meer tijd nodig is om de details van het voorstel grondig te analyseren op basis van alle ondersteunende studies die nu nog niet openbaar zijn. Voorts moet er meer worden gedaan aan het verfijnen van technische voorschriften en met name aan een beter zicht op de ontwikkeling van toekomstige normen, om de marktontwikkelingen in het segment zware bedrijfsvoertuigen beter te begrijpen.

Er zijn verschillende mogelijkheden voor ad-hocbetalingen en roaming besproken.

Ad-hocbetalingen worden gezien als een belangrijke functie die beschikbaar zou moeten zijn bij oplaadpunten, als aanvulling op de contractuele betalingen voor het opladen en bijtanken in de openbaar toegankelijke infrastructuur.

De lidstaten begrijpen dat het belangrijk is om de ontwikkelingen – zowel van de huidige als de toekomstige technologieën – te volgen. Dit is ook van belang om te bepalen wanneer en hoe de wetgeving in het licht van marktontwikkelingen en technologische innovaties moet worden geactualiseerd. Daarbij moet een evenwicht worden gevonden tussen de mate van gedetailleerdheid in zulke nationale beleidskaders en het tempo waarin die kaders geactualiseerd worden.

V. CONCLUSIE

Op grond van het tot dusver verrichte werk formuleert het voorzitterschap de volgende conclusies:

1. De lidstaten zijn het over het algemeen eens met de doelstellingen van het voorstel.
2. Bepaalde aspecten vereisen echter nog nadere bespreking en verder beraad:
 - specifieke omstandigheden in de lidstaten wat betreft verkeersdichtheid en geografische dekking;
 - het ambitieniveau voor elk van de vervoerswijzen en de verschillende segmenten;
 - voorschriften voor betalingsdiensten, zowel voor het opladen als het bijtanken van wegvoertuigen;
 - de nationale beleidskaders en de manier om de verslaglegging over deze plannen toegevoegde waarde te geven.
3. Dit betekent dat, hoewel het voorzitterschap van oordeel is dat de eerste compromistekst een belangrijke stap is, er meer moet worden gedaan om aanzienlijk verder te komen met dit voorstel.

In het licht van het bovenstaande wordt het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Raad verzocht nota te nemen van dit voortgangsverslag over de werkzaamheden met betrekking tot de voorgestelde herziening van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Tijdens het Sloveense voorzitterschap zijn het voorstel en de effectbeoordeling ervan grondig geanalyseerd op het niveau van de Groep intermodale vraagstukken en netwerken. Uit de algemene bespreking is gebleken dat de lidstaten veel belang hechten aan dit voorstel. De zeer technische aard ervan, de politieke complexiteit van sommige bepalingen en de verschillende omstandigheden en marktontwikkelingen vereisen echter zorgvuldige aandacht en nadere bestudering.

Gezien een van de lastigste punten uit dit voorstel, wordt de lidstaten verzocht hun standpunten vooral, maar niet alleen, over het volgende kenbaar te maken:

- Hoe zien zij de geleidelijke introductie en de integratie op de markt van zware bedrijfswagens die op alternatieve brandstoffen rijden?*
- Hoe denken zij de gemaakte vorderingen bij de aanleg van openbare en particuliere infrastructuur voor het opladen en bijtanken van zware wegvoertuigen te volgen?*
- Hebben zij ideeën over specifieke stimulansen of maatregelen die mede kunnen leiden tot een snellere integratie in de dagelijkse bedrijfsvoering van de op alternatieve wijze aangedreven zware wegvoertuigen, om zo bij te dragen tot de extra inspanningen voor het halen van de tussentijdse doelstelling inzake reductie van de broeikasgasemissies in 2030?*
