



Brussel, 19 november 2021
(OR. en)

13897/21

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0210(COD)**

**TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
nr. vorig doc.:	ST 12813/21
nr. Comdoc.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG <ul style="list-style-type: none">• 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 geboekte vooruitgang en sturing te geven aan een gedachtewisseling over belangrijke kwesties, heeft het voorzitterschap een voortgangsverslag (bijlage I) en een beleidsnota (bijlage II) opgesteld.

Het Coreper/de Raad zal worden verzocht nota te nemen van het voortgangsverslag in bijlage I. De Raad zal worden verzocht de kwesties in bijlage II te behandelen.

I. INLEIDING

De Commissie heeft bovengenoemd voorstel op 14 juli 2021 bij het Europees Parlement en de Raad ingediend als onderdeel van het "Fit for 55"-pakket¹, dat erop gericht is het EU-beleid op het gebied van klimaat, energie, landgebruik, vervoer en belastingen geschikt te maken 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 gereduceerd, 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 vervoersemisssies met ongeveer 90 % moeten worden verlaagd. Het bovengenoemde voorstel zou hierbij een belangrijke rol spelen, aangezien het als hoofddoel heeft de vraag naar en het consistente gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te verhogen en tegelijkertijd het goede verloop van het scheepvaartverkeer te garanderen en verstoringen van de interne markt te voorkomen.

De belangrijkste bepalingen ervan gaan met name over de volgende aspecten:

- (i) het vaststellen van reductiestreefcijfers voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie;
- (ii) het vaststellen van voorschriften, die van toepassing zullen zijn vanaf 2030, voor het gebruik van walstroom en emissievrije energie op de ligplaats;

¹ Het pakket bestaat uit twaalf Commissievoorstellen op het gebied van energie, milieu, belastingen, handel en vervoer; vóór het einde van dit jaar worden nog aanvullende voorstellen voor het energiebeleid verwacht. Drie wetgevingsvoorstellen houden rechtstreeks verband met het vervoersbeleid: het bovengenoemde voorstel (d.w.z. het verordeningvoorstel betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart – "FuelEU Zeevaart"), het verordeningvoorstel betreffende het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de luchtvaart ("ReFuel Luchtvaart") en het verordeningvoorstel betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ("AFIR").

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) het vaststellen van de beginselen voor het tellen van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof in het kader van de reductiestreefcijfers voor broeikasgasintensiteit;
- (iv) het instellen van het FuelEU-conformiteitscertificaat en de verplichting voor schepen om een geldig certificaat aan boord te hebben; en
- (v) het invoeren van procedures voor monitoring, rapportage, verificatie, inspectie en handhaving en van financiële bepalingen (met inbegrip van boetes voor schepen wegens niet-naleving en de toewijzing van die boetes aan het Innovatiefonds).

Het voorstel houdt ook verband met andere voorstellen van het "Fit for 55"-pakket. Met name de definitie van brandstoffen en de parameters voor het tellen ervan (bijv. broeikasgasemissie-reductiecriteria en de certificering van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen) komen uit de richtlijn hernieuwbare energie³. Sommige bepalingen met betrekking tot de elektriciteitsvoorziening in zeehavens hangen nauw samen met het verordeningvoorstel betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ("AFIR")⁴. Ook moet eraan worden herinnerd dat het tempo van het koolstofvrij maken van de sector sterk zal worden beïnvloed door de herziening van het emissiehandelssysteem⁵ dat nu ook betrekking heeft op het zeevervoer en in het kader waarvan een koolstofbeprijzingsmechanisme zal worden ingevoerd.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie⁶ voor het "FuelEU Zeevaart"-voorstel, en de heer Jörgen Warborn (SE, PPE) als rapporteur.

³ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

⁴ 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 (doc. 10877/21 + ADD 1 -7).

⁵ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten en Verordening (EU) 2015/757 (doc. 10875/21 + ADD 1 – 7).

⁶ De commissies ITRE en ENVI van het Europees Parlement handelen volgens de procedure met medeverantwoordelijke commissies (artikel 57 van het Reglement van het Europees Parlement).

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 het bovengenoemde "FuelEU Zeevaart"-voorstel in een aanzienlijk aantal vergaderingen op het niveau van de Groep zeescheepvaart besproken. Tot op heden zijn elf vergaderingen gewijd aan een grondige artikelsgewijze bespreking van het voorstel, de effectbeoordeling en de verbanden met andere voorstellen van het "Fit for 55"-pakket.

Daarnaast is het "FuelEU Zeevaart"-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 van 12 november 2021.

Het Sloveense voorzitterschap heeft ook verslag ST 13977/21 opgesteld met een algemene stand van zaken en een overzicht van de vooruitgang die is geboekt, niet alleen met betrekking tot dit voorstel, maar ook het hele "Fit for 55"-pakket in het algemeen. Het verslag gaat in op de horizontale aspecten ervan, zoals de onderlinge verbanden tussen voorstellen, en de belangrijkste kwesties die tot dusver in de besprekingen aan bod kwamen. Dat verslag is als achtergrond-document verspreid onder alle Raadsformaties die bevoegd zijn voor de verschillende voorstellen in het pakket.

IV. BELANGRIJKSTE POLITIEKE KWESTIES EN VOORUITGANG

Uit de besprekingen is gebleken dat de lidstaten bijzonder belang hechten aan het voorstel, en het eens zijn met de achterliggende gedachte en doelstellingen ervan. Ze hebben echter ook aangetoond dat het voorstel vanuit zowel technisch als politiek oogpunt als complex wordt ervaren en dat ze meer tijd nodig hebben om het goed te kunnen bestuderen. In de loop van de besprekingen maakten veel delegaties regelmatig een algemeen of parlementair voorbehoud bij het voorstel.

De belangrijkste politieke kwesties die tijdens de besprekingen werden aangehaald, hebben betrekking op de volgende aspecten:

1) het toepassingsgebied, waaronder enerzijds het "materiële toepassingsgebied", namelijk de toepassing op alle schepen van meer dan 5000 brutoton, en anderzijds het "geografische" toepassingsgebied, namelijk de toepassing op de helft van de energie die wordt gebruikt door schepen die vertrekken uit of aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, als de vorige of de volgende haven onder de jurisdictie van een derde land valt);

2) de reductiedoelstellingen voor broeikasgasintensiteit;

3) de voorschriften voor het gebruik van walstroom;

4) het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en de regels voor het in rekening brengen ervan met het oog op het bereiken van de reductiedoelstellingen voor broeikasgasintensiteit; en

5) de governance van het voorstel (met inbegrip van aspecten inzake handhaving en boetes).

Gezien het voorgaande achtte het Sloveense voorzitterschap het niet opportuun om in dit stadium te werken aan een compromis over wezenlijke of controversiële punten en verkoos het zich te richten op een tot redactionele of technische aspecten beperkte compromistekst⁷, die in de Groep zeescheepvaart is gepresenteerd en besproken.

V. CONCLUSIE

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

1. Hoewel de lidstaten het grotendeels eens zijn met de meeste doelstellingen van de ontwerpverordening, hebben ze meer tijd nodig om deze goed te bestuderen; en
2. daarom is het nodig verder te werken om wezenlijke vooruitgang te boeken met dit voorstel.

In het licht van het bovenstaande worden het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Raad verzocht kennis te nemen van dit voortgangsverslag over het "FuelEU Zeevaart"-voorstel.

⁷ Document 12813/21.

Beleidsnota ter sturing van de bespreking in de Raad TTE (Vervoer) op 9 december 2021

Zeevervoer is een essentiële motor voor de interne en externe handel van de EU en voor de connectiviteit binnen de EU. Hoewel de sector onmiskenbaar een belangrijke aanjager van economische groei is en de EU aanzienlijke economische en sociale voordelen biedt, heeft hij ook een impact op het milieu en de menselijke gezondheid. Ondanks de vooruitgang die de afgelopen jaren is geboekt, is de maritieme sector nog steeds vrijwel volledig afhankelijk van fossiele brandstoffen en vormt hij een aanzienlijke bron van broeikasgassen en andere schadelijke verontreinigende emissies.

De Europese klimaatwet⁸ heeft tot doel de uitstoot van broeikasgassen uiterlijk in 2030 met ten minste 55 % te verminderen en zet de EU op weg om klimaatneutraal te worden uiterlijk in 2050, wanneer een vermindering van de vervoersemisies met 90 % wordt verwacht. Daartoe zijn in juli 2021 een aantal wetgevingsinitiatieven aangenomen in het kader van het "Fit for 55"-pakket. Het "**FuelEU Zeevaart**"-voorstel⁹ maakt deel uit van het pakket maatregelen om de emissies van de maritieme sector aan te pakken. Dit initiatief bevat met name regels ter vermindering van de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een EU-lidstaat vallen, en ter bevordering van een groter gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer.

Tijdens het Sloveense voorzitterschap heeft de Groep zeescheepvaart het voorstel en de effectbeoordeling ervan grondig geanalyseerd. Uit de bespreking is duidelijk gebleken dat de lidstaten bijzonder belang hechten aan het voorstel, en het eens zijn met de achterliggende gedachte en de doelstellingen ervan. De zeer technische aard en de complexiteit van sommige bepalingen vergen echter zorgvuldige aandacht en nadere bestudering. Daarom is het voorzitterschap van mening dat een gedachtewisseling op het niveau van de Raad TTE (Vervoer) nuttig zou zijn. De lidstaten wordt derhalve verzocht hun mening te geven over de volgende aspecten van het voorstel:

⁸ 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).

⁹ Voorstel voor een verordening betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (doc. 10327/21 + ADD 1-3).

de opbouw van de twee belangrijkste maatregelen, namelijk met betrekking tot de grenswaarde voor de jaarlijkse broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie en met betrekking tot het gebruik op de ligplaats van walstroom of emissievrije energie, met inbegrip van de internationale dimensie en implicaties;

1. de algemene governance wat betreft de toepassing en handhaving van de voorgestelde verordening (bijv. monitoring- en verslagleggingsactiviteiten, verificatieprocedures, boetes, enz.).
