

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1201

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2026

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 8 juni a.s. te Luxemburg.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer omdat er nog geen officiële agenda is voor deze Transportraad. Mocht de formele agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd tijdens het Commissiedebat dat gepland staat op 26 mei a.s.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

Geannoteerde agenda

Het Cypriotisch voorzitterschap heeft een voorlopige agenda bekend gemaakt voor de Transportraad van 8 juni a.s. Het voorzitterschap organiseert een beleidsdebat over militaire mobiliteit alsook over de situatie in het Midden-Oosten en de impact van de energiecrisis op de transportsector. Daarnaast zal de Europese Commissie (hierna: Commissie) een voortgangsrapportage presenteren over het voorstel Verduurzamen zakelijke voertuigen (Clean Corporate Vehicles) en zal er een gedachtewisseling plaatsvinden over decarbonisatie van de transportsector na 2030. Tevens zijn er raadsconclusies voorzien voor de Maritieme Maakindustrie en de EU Havenstrategie.

Daarnaast zal het voorzitterschap op een aantal dossiers informatie delen over de voortgang van de trilogie. Dit betreft *Connecting Europe Facility*, het voorstel voor de Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen, de Verordening Handhaving Passagiersrechten, de Verordening Passagiersrechten voor Intermodaal Reizen en de Verordening Passagiersrechten voor de Luchtvaart in combinatie met de Verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders, het *Roadworthiness Package*, de Richtlijn Kentekenbewijzen en de Eurovignetrichtlijn.

Tot slot staat ook de *roadmap* voor het *Clean Transport Corridor Initiative* (CTCI) geagendeerd. Dit betreft een initiatief van lidstaten en de Commissie om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische bedrijfsvoertuigen langs het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) te versnellen. En marge van de Transportraad is een ondertekening van de roadmap voorzien door deelnemende lidstaten, waaronder Nederland.

Militaire Mobiliteit

Inhoud

Tijdens de Transportraad wordt de Militaire Mobiliteitsverordening voor het eerst in een beleidsdebat besproken, waarbij de focus naar verwachting zal liggen op de transportonderdelen van de verordening, namelijk de weerbaarheid van de infrastructuur en de aanpassing van bestaande transportwetgeving.

Inzet Nederland

De Tweede Kamer is geïnformeerd over de inzet van Nederland middels het BNC-fiche EU Militaire Mobiliteitspakket¹, en heeft schriftelijk vragen gesteld en beantwoord ontvangen bij het Schriftelijk Overleg van de Raad Buitenlandse Zaken – Defensie.²

Krachtenveld

Het krachtenveld is nog niet uitgekristalliseerd. Wel is duidelijk dat een groot aantal lidstaten tegen het verplichtend karakter van militaire vereisten is, en een financieel voorbehoud voor het implementeren van deze vereisten verwelkomt.

¹ Kamerstukken II, 22 112, nr. 4266.

² Kamerstukken II, 21 501-28, nr. 298.

Situatie in het Midden-Oosten

Inhoud

Naar aanleiding van de energiecrisis die is ontstaan in het Midden-Oosten heeft de Commissie op 22 april 2026 j.l. de AccelerateEU-mededeling gepresenteerd, een mededeling waarmee de Commissie lidstaten ondersteunt in het beperken van de economische gevolgen hiervan. De Commissie geeft aan dat, gelet op de volatiliteit in prijzen als gevolg van de schaarste aan fossiele brandstoffen zoals olie en gas, directe steun nodig kan zijn voor huishoudens, maar dat deze gericht, tijdig en tijdelijk moet zijn en rekening moet houden met oplossingen die op langere termijn bijdragen aan het vergroten van de weerbaarheid. Tijdens de Transportraad zal er gesproken worden over de effecten op de transportsector en de maatregelen voor deze sector.

Inzet Nederland

De uitgangspunten van AcceleratieEU en de voorgestelde maatregelen sluiten grotendeels aan bij de aanpak van het kabinet en het op 20 april gepresenteerde pakket aan maatregelen.³ Een appreciatie van de communicatie van de Europese Commissie staat beschreven in de recente Kamerbrief AccelerateEU.⁴ Naast de in de appreciatie beschreven inzet zal het kabinet de Commissie oproepen om de monitoring van de voorraden te verbeteren en om de huidige flexibiliteit in het Europese wetgevende kader voor luchtvaart helder in kaart te brengen en te benutten. Daarnaast zal het kabinet de Commissie vragen om voorbereid te zijn op het uitgeven van een slotwaiver en het versoepelen van de anti-tankering regelgeving. Dit stelt luchtvaartmaatschappijen in staat om brandstof te besparen.

Krachtenveld

De meerderheid van de lidstaten is naar verwachting positief over de AccelerateEU-mededeling. Tegelijkertijd vragen sommige lidstaten aandacht voor de snelle verdere uitwerking van een aantal zaken, waaronder de mogelijkheid om specifieke sectoren tijdelijk te steunen. Lidstaten zijn de afgelopen periode al met verschillende eigen maatregelenpakketten gekomen, soms ook van meer generieke en daarmee vraagstimulerende aard. Zo verlaagden Duitsland, Italië en Hongarije de accijnzen op brandstoffen, terwijl België en Frankrijk via maximumprijzen de stijgingen proberen te beperken.

Verduurzamen zakelijke voertuigen

Inhoud

Op 16 december 2025 heeft de Commissie als onderdeel van het Automobiel Pakket een voorstel voor een *Clean Corporate Vehicles*-verordening gepubliceerd. Het wetgevingsvoorstel houdt in dat lidstaten moeten zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie voertuigen in de nieuwe registraties door grote ondernemingen. Het voorstel richt zich daarmee expliciet niet op het MKB. Het wetgevingsvoorstel heeft drie doelen. Ten eerste de vraag naar laag- en nul-emissie voertuigen in het zakelijke segment te stimuleren. Ten tweede het verminderen van de uitgaven van gebruikers aan fossiele brandstoffen in het wegvervoer. Ten derde het vergroten en versnellen van de beschik-

³ Kamerstukken II, 2025–2026, nr. 36 933, nr. 1

⁴ Kamerstukken II, 2025–2026, nr. 22 112, nr. 4326

baarheid van ZEVs en LEVs op de tweedehandsmarkt. Tijdens de Transportraad presenteert de Commissie een voortgangsrapportage.

Inzet Nederland

Het kabinet steunt de bovengenoemde doelen en is in algemene zin daarom positief over het voorstel. In lijn met het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen⁵ heeft het kabinet in Raadsverband gepleit voor een hoger ambitieniveau aangezien veel lidstaten, waaronder Nederland, de doelen met bestaand beleid al zullen overstijgen. Met het oog op het krachtenveld zet het kabinet daarom in op het behoud van ambitie in samenspraak met gelijkgestemde lidstaten. Daarbij zet het kabinet zich in om eventuele gevolgen voor het MKB en in de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. In verband met een inventarisatie van eventuele gevolgen voor de uitvoering heeft het kabinet in de onderhandelingen een studievoorbehoud geplaatst bij artikel 4 van het wetgevingsvoorstel. Dit artikel stelt voor dat lidstaten enkel nog financiële steun mogen geven aan voertuigen die laag- of zero-emissie zijn en voldoen aan het EU-voorkeursprincipe uit de *Industrial Accelerator Act*.⁶

Krachtenveld

Bij de eerste besprekingen van het wetgevingsvoorstel bleek dat een meerderheid van de lidstaten zeer kritisch is op het Commissievoorstel. Vrijwel alle lidstaten hebben zorgen over hoe de rapportageverplichting georganiseerd kan worden en welke voertuigen precies binnen de reikwijdte van de verordening vallen. Een deel van deze lidstaten vindt het voorgestelde ambitieniveau van de Commissie te hoog. Een kleine groep lidstaten, waaronder Nederland, pleit juist voor het behoud van ambitie en het belang van bindende doelstellingen. Enkele lidstaten pleiten voor het belang van het EU-voorkeursprincipe binnen het wetgevingsvoorstel.

Decarbonisatie van de transportsector na 2030

Inhoud

Tijdens de Transportraad zal er mogelijk een eerste gedachtewisseling over de decarbonisatie van de transportsector post 2030 plaatsvinden. Om invulling te geven aan de recent gewijzigde EU klimaatwet⁷, zal de Commissie later dit jaar verschillende voorstellen doen waarmee de EU het 2040-doel op weg naar klimaatneutraliteit in 2050 kan bereiken.

Inzet Nederland

Het kabinet spant zich in voor een ambitieus Europees pakket om invulling te geven aan het doel van 90% in 2040 op weg naar klimaatneutraliteit in 2050. Een Europees pakket komt ook ten behoeve van een gelijk speelveld binnen en buiten de EU. Hiermee wordt investeringszekerheid geboden voor burgers en bedrijven. Een dergelijk pakket kan bovendien bijdragen aan concurrentievermogen en weerbaarheid in Nederland en Europa.

In aanloop naar klimaatneutraliteit in 2050 blijven de bestaande onderdelen uit het *Fit for 55*-pakket⁸ een cruciale rol spelen. Zo heeft het kabinet

⁵ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4271.

⁶ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4306.

⁷ Kamerstukken II, 2025–26, 21 501-08 nr. 1021

⁸ Het Fit for 55-pakket is een serie wetgevingsvoorstellen uit 2021 om de broeikasgasemissies in de EU uiterlijk in 2030 met minstens 55% te verminderen, op weg naar klimaatneutraliteit in 2050. Het is de concrete opvolging en uitvoering van de Europese Green Deal uit 2019.

op de Milieuraad van 17 maart jl. reeds gepleit voor het belang van een zo sterk en ambitieus mogelijk Europees emissiehandelssysteem (ETS). Met name het ETS voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer (ETS-2) speelt een cruciale rol in de decarbonisatie van de transportsector post-2030.

Op het gebied van vervoer en mobiliteit kijkt het kabinet primair naar lopende onderhandelingen, zoals de wetgevingsvoorstellen uit het Automobiel Pakket, en de te verwachten wetgevingsvoorstellen, zoals de herziening van de *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR) eind 2026. Bij de bovengenoemde Milieuraad van 17 maart heeft het kabinet eerder al benadrukt dat elektrificatie de voornaamste drijfveer is voor het langetermijn-concurrentievermogen van de EU auto-industrie, het verminderen van uitlaatemissies binnen de wegvervoersector en innovatie die de betaalbaarheid van mobiliteit bevordert.

Krachtenveld

Aangezien de voorstellen ten behoeve van decarbonisatie post-2030 nog niet zijn verschenen, zijn de posities van lidstaten nog niet volledig duidelijk. Op basis van de lopende onderhandelingen over de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's kan er in brede zin gezegd worden dat een groep lidstaten consequent pleit voor verregaande aanpassingen en uitstel van bestaande wetgeving. Een kleine groep lidstaten pleit bovendien voor een opschaling van de toepassing van hernieuwbare brandstoffen binnen het wegvervoer. Een andere groep lidstaten, waaronder Nederland, pleitte eerder voor investeringszekerheid en het behouden van een prikkel tot elektrificatie van het wegvervoer. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, benadrukken daarbij een integrale benadering tot decarbonisatie van het wegvervoer, waarbij de schaarse grondstoffen voor de productie van hernieuwbare brandstoffen met name nodig zijn voor de *hard to abate* sectoren⁹ zoals de lucht- en scheepvaart.

Maritieme Maakindustrie

Inhoud

Op 4 maart 2026 heeft de Commissie de *European Industry Maritime Strategy* (hierna: EIMS) uitgebracht. Over de inhoud van de EIMS en de Nederlandse inzet is de Tweede Kamer reeds geïnformeerd via het BNC-fiche.¹⁰ De strategie beoogt de concurrentiekracht van de sector te consolideren en te versterken, met name in hoogwaardige marktsegmenten waar Europa momenteel een technologische voorsprong heeft. De strategie is opgebouwd rond zes pijlers: drie thematische pijlers (industrie, transport en veiligheid) en drie horizontale pijlers (innovatie, financiering en vaardigheden). Tijdens de Transportraad zal het voorzitterschap raadsconclusies agenderen.

Inzet Nederland

Het kabinet steunt de doelstellingen die zijn opgenomen in de strategie om de concurrentiekracht van de maritieme industrie te versterken. In de Raadsverband heeft Nederland aandacht gevraagd voor het gelijke speelveld binnen de EU, het strategische belang van de offshore en baggersector en voldoende strategische dokcapaciteit. Daarnaast zijn de

⁹ Bij deze sectoren is elektrificatie (nog) niet of minder mogelijk en zijn hernieuwbare brandstoffen nodig om emissiereductie te bewerkstelligen.

¹⁰ Kamerstukken II, 22 112, nr. 4307

punten uit het BNC-fiche en de antwoorden uit het schriftelijk overleg over de Informele Transportraad van 28–29 april j.l.¹¹ in de discussie naar voren gebracht en naar de mening van het kabinet wordt deze inzet in de raadsconclusies goed gereflecteerd. Bovendien zal er ook na vaststelling van de raadsconclusies voldoende ruimte zijn om het Nederlands standpunt naar voren te brengen bij de verdere uitwerking van de initiatieven die in de EIMS worden aangekondigd. De discussie is nog niet geheel afgerond, maar zoals het er nu naar uitziet gaat Nederland akkoord met de Raadsconclusies.

Krachtenveld

Naar verwachting gaan alle lidstaten akkoord met de strategie en worden de ambities van de Commissie gesteund. Een belangrijk discussiepunt betreft nog het criterium Made in EU. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, is hier geen voorstander van. Na het verschijnen van de EIMS is in de raads werkgroepen gewerkt aan raadsconclusies over de strategie, die tijdens deze Transportraad zullen worden vastgesteld. Bij het schrijven van deze geannoteerde agenda is de discussie over de raadsconclusies nog niet afgerond. In algemene zin kan echter worden gezegd dat de lidstaten de komst van de EIMS verwelkomen. De Raad roept de Commissie en de lidstaten op om de acties die in de EIMS aan hen worden toebedeeld voortvarend op te pakken.

EU Havenstrategie

Inhoud

Op 4 maart publiceerde de Commissie de EU Havenstrategie. Over de inhoud van de EU Havenstrategie en de Nederlandse inzet is de Tweede Kamer reeds geïnformeerd via het BNC-fiche.¹² Over dit voorstel zullen tijdens de Transportraad raadsconclusies worden vastgesteld. In de strategie benadrukt de Commissie dat Europese havens cruciale pijlers zijn binnen onze economie, samenleving, veiligheid en strategische autonomie. Daarbij worden ook de achterlandverbindingen (vaarwegen en spoor) en specifiek een versterkte positionering van de binnenhavens meegenomen als focuspunten. Tegen deze achtergrond beoogt de strategie samenhang te brengen in lopende en nieuwe initiatieven en deze te versterken. De strategie stelt geen nieuwe Europese regelgeving voor, maar verwijst naar lopende en voorgenomen initiatieven die de Commissie op korte of middellange termijn zal ontplooiën met raakvlakken voor havens in de EU-lidstaten.

Inzet Nederland

De discussie is nog niet geheel afgerond, maar zoals het er nu naar uitziet gaat Nederland akkoord met de Raadsconclusies. Er spelen geen discussies tussen de lidstaten waarvan de verwachting is dat die tijdens de Transportraad moeten worden beslecht. Conform het BNC-fiche en de antwoorden uit het schriftelijk overleg over de Informele Transportraad van 28–29 april j.l.¹³ heeft Nederland onder andere aandacht gevraagd voor de aanpak van *Foreign Direct Investments*, het beperken van regeldruk, het waarborgen van een level playing field en de positie van binnenhavens. Deze punten worden in de raadsconclusies naar de mening van het kabinet goed gereflecteerd. Ook hier geldt dat na vaststelling van de raadsconclusies voldoende ruimte zal zijn om het Nederlands

¹¹ Kamerstukken II, 21 501–33, nr. 1198

¹² Kamerstukken II, 22 112, nr. 4307

¹³ Kamerstukken II, 21 501–33, nr. 1198

standpunt naar voren te brengen bij de verdere uitwerking van de initiatieven die in de EU Havenstrategie worden aangekondigd.

Krachtenveld

In algemene zin kan worden gezegd dat de lidstaten de EU Havenstrategie verwelkomen. De Raad roept de Europese Commissie en de lidstaten op om de acties die in de EU Havenstrategie aan hen worden toebedeeld voortvarend op te pakken. Naar verwachting gaan alle lidstaten akkoord.

Diversenpunten

Stand van zaken lopende wetgevende voorstellen

Het voorzitterschap zal bij de diversenpunten informatie geven over enkele lopende trilogieën:

Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen

Op 11 juli 2023 heeft de Commissie de herziening van de Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen gepubliceerd als onderdeel van het Vergroening van Vervoer-pakket.¹⁴ Tijdens de Transportraad van 4 december 2025 is er een algemene oriëntatie bereikt. Het Cypriotisch voorzitterschap is de triloog over deze richtlijn gestart, maar heeft die niet kunnen afronden en heeft daarom besloten de triloog door te schuiven naar het lers voorzitterschap.

Het kabinet is positief over het raadsvoorstel zoals dat nu in de triloog wordt besproken en de mogelijkheden die het biedt voor de harmonisatie van de vereisten voor zware voertuigen in het goederenvervoer. Het kabinet zet zich conform het aan uw Kamer toegestuurde BNC-fiche¹⁵ ook in de triloofase in voor het behoud van dimensies die passen binnen de huidige infrastructuur, met een maximale aslast van 11,5 ton en een maximale hoogte van 4,00 meter. In het huidige voorstel in de triloog zijn deze maxima behouden.

Het kabinet ziet ruimte voor meer ambitie in de verduurzaming van het zware wegtransport en daarmee meer ruimte voor ondernemers, in lijn met de klimaatdoelstellingen, maar het kabinet waardeert dat het raadsvoorstel meer gewicht en lengte toestaat voor emissieloze vrachtwagens en daarmee de vergroening van het vrachtwagenpark stimuleert.

Onder het Deens voorzitterschap is er tijdens de Transportraad van 4 december 2025 een akkoord bereikt. De triloog is niet tot een conclusie gekomen onder het Cypriotische voorzitterschap vanwege uiteenlopende meningen tussen de Raad en het Europees Parlement op het gebied van o.a. harmonisering en monitoring van het wegtransport.

Verordening Handhaving Passagiersrechten

Tijdens het Cypriotisch voorzitterschap is met name veel voortgang op de Verordening Passagiersrechten in de Luchtvaart in combinatie met de Verordening inzake aansprakelijkheid voor luchtvervoerders geboekt. De Verordening Handhaving Passagiersrechten hangt hier ook mee samen, maar de prioriteit en voortgang lagen in deze periode op de passagiersrechten in de luchtvaart, mede in afwachting van verdere ontwikkelingen daarop. In de komende periode pakt het Cypriotisch voorzitterschap ook de besprekingen over de handhaving van passagiersrechten in eerste

¹⁴ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en

¹⁵ Kamerstukken II, 22 112, nr. 3783.

lezing op, waarbij een politieke triloog met het Europees Parlement in Straatsburg wordt gepland. Nederland ondersteunt verdere voortgang en kijkt daarbij goed naar de onderlinge samenhang tussen de verordeningen. Het kabinet zet zich in voor meer uniforme handhaving, eenvoudiger en beter afgestemde klachten- en claimprocedures, en het terugdringen van administratieve lasten voor overheden. Duidelijke en geharmoniseerde EU-regels zijn van groot belang voor reizigers, vervoerders en toezichthouders.

Verordening Passagiersrechten in de Luchtvaart i.c.m. de verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders

De onderhandelingen over de Verordening Passagiersrechten in de Luchtvaart zijn onder het Cypriotisch voorzitterschap overgegaan naar de bemiddelingsfase, omdat de Raad niet kon instemmen met de ruim 200 amendementen van het Europees Parlement in de tweede lezing. Binnen deze fase staat een tweede vergadering van het bemiddelingscomité gepland. Het kabinet vindt het belangrijk dat er voortgang wordt geboekt op dit dossier en zal zich blijven inzetten voor een evenwichtige balans tussen passagiersbescherming enerzijds en de beperking van administratieve en financiële lasten voor luchtvaartmaatschappijen anderzijds.

Verordening Passagiersrechten voor Intermodaal Reizen

De onderhandelingen inzake de nieuwe Verordening Passagiersrechten voor Intermodaal Reizen liggen stil onder het Cypriotisch voorzitterschap. Naar verwachting zullen er geen inhoudelijke ontwikkelingen vermeld worden op dit dossier.

Roadworthiness Package

Het Roadworthiness package (RWP) bestaat uit drie EU-richtlijnen op het gebied van periodieke technische controles (APK), technische controles langs de weg en kentekenregistratie en -bewijzen van motorvoertuigen. Het doel van het RWP is het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bevorderen van duurzame mobiliteit en het harmoniseren van voertuigregistratie binnen de EU. Het pakket wordt momenteel middels twee richtlijnen herzien: 1) een richtlijn die de richtlijnen wegkantcontroles en APK herzielt en 2) een richtlijn die de richtlijn kentekenregistratie en -bewijzen vervangt. Tijdens de Transportraad van 4 december j.l. is er een algemene oriëntatie bereikt, waarover u bent geïnformeerd. Het Europees Parlement heeft in april en mei goedkeuring gegeven voor het starten van de onderhandelingen tussen de Europese Commissie, de Raad en het Europees Parlement voor beide richtlijnen. Er is nog geen officiële datum bekend voor de start van de onderhandelingen. Het kabinet zal in de triloog-onderhandelingen grotendeels de lijn van de algemene oriëntatie volgen. Daarnaast zal het kabinet tijdens de triloog-onderhandeling een aantal punten opnieuw aan de orde stellen, waaronder de uitvoerbaarheid van een voorafgaande controle bij herregistratie met mobiel kentekenbewijs, de proportionaliteit bij wegkantinspecties, en de uitvoerbaarheid van de stikstof-emissietest bij de APK en een deugdelijke implementatetermin.

Connecting Europe Facility (CEF)

Tijdens de Transportraad van 5 december 2025 is er een algemene oriëntatie bereikt op het voorstel voor de Connecting Europe Facility (CEF). De Nederlandse positie is uiteengezet in het BNC-fiche, waarover

de Tweede Kamer in september 2025 geïnformeerd is.¹⁶ Nederland steunt een tijdige afronding van de trilogie onder leiderschap en zal pleiten voor behoud van de Raadspositie. Nederland bevindt zich in de groep ambitieuze lidstaten, die pleit voor grensoverschrijdende samenwerking en het belangrijk acht om projecten op basis van inhoud te beoordelen. Een andere groep lidstaten in de EU pleiten voor een geografische balans bij het toekennen van projecten. De Raad is eensgezind in de boodschap dat het CEF als instrument moet blijven bestaan binnen het MFK. De afgelopen maanden heeft het Europees Parlement zich beraad op een positie, welke nog niet definitief is. Naar verwachting zullen de trilogie vanaf juli 2026 onder het leiderschap aanvangen.

Eurovignetrichtlijn

Het Cypriotisch voorzitterschap heeft voortgang geboekt met de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Het in oktober 2025 gepresenteerde voorstel beoogde te bereiken dat tolheffingssystemen (zoals de vrachtwagenheffing) met de tariefstelling rekening moeten houden met het effect van aanhangwagens en opleggers op de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen. Conform de kabinetsinzet heeft Nederland met succes gepleit voor het schrappen van deze bepalingen uit het voorstel, omdat ze vragen om ingrijpende en kostbare wijzigingen aan de vrachtwagenheffing om uitvoerbaar en handhaafbaar te zijn en bovendien hoge uitvoeringslasten voor de gebruikers met zich meebrengen. Het voorstel bevatte daarnaast enkele vereenvoudigingen en verduidelijkingen van de richtlijn vanwege de relatie met andere (reeds vastgestelde) Europese verordeningen over de CO₂-emissies van het wegtransport. Deze bepalingen zijn in aangepaste vorm gehandhaafd in de laatst bekende tekst. Op dit moment is het wachten op de positie van het Europees Parlement, waarna de triloog-onderhandelingen kunnen starten.

Clean Transport Corridor Initiative

Naar verwachting agendeert de Commissie bij de Transportraad het Clean Transport Corridor Initiative (CTCI). Dit is een initiatief van lidstaten en de Commissie om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen langs het Trans-Europees transportnetwerk te versnellen. Het is een concrete maatregel uit het Actieplan voor de Europese auto-industrie van 5 maart 2025.¹⁷ De Commissie zal naar verwachting de *roadmap* voor de *North Sea-Baltic corridor* presenteren waar Nederland ook onder valt. Deze *roadmap* is een niet-bindend, optioneel instrument waarmee lidstaten en Commissie concrete maatregelen uiteen zetten die de randvoorwaarden creëren om sneller laadlocaties voor zwaar wegvervoer te realiseren.

Het kabinet is voornemens om bij de Transportraad opnieuw steun uit te spreken voor CTCI. Daarbij is er ook voorzien dat de *roadmap* en marge van de Transportraad namens Nederland ondertekend wordt. De *roadmap* adresseert immers ook knelpunten die voor Nederland spelen. Het grootste belang voor Nederland is dat andere Europese lidstaten zich ook committeren aan de uitrol van laadinfrastructuur langs de corridors. Dat is van groot belang voor de Nederlandse lange-afstandsvervoerders en voertuigproducenten.

Er kan gerekend worden op brede steun vanuit de lidstaten voor deze *roadmap*. Deze *roadmap* komt voort uit het samenwerkingsovereenkomst voor CTCI dat in september 2025 is ondertekend door negen lidstaten:

¹⁶ Kamerstukken II, 22 112, nr. 2644.

¹⁷ Kamerstukken II 2024–25, 22 112, nr. 4055.

België, Denemarken, Duitsland, Litouwen, Malta, Oostenrijk, Polen en Nederland. Daarbij heeft het initiatief ook steun uit de Europese en Nederlandse koepelorganisaties voor voertuigproducenten, aanbieders van laadinfrastructuur, vervoerders en verladers.

Gezamenlijke intentieverklaring grensoverschrijdende testen geautomatiseerde voertuigen

Naar verwachting zal het Cypriotisch voorzitterschap een Joint Declaration of Intent (gezamenlijke intentieverklaring) voor grensoverschrijdende «test beds» voor geautomatiseerde voertuigen agenderen, met als doel een impuls te geven aan grensoverschrijdend testen met geautomatiseerd vervoer. Deze gezamenlijke intentieverklaring volgt op het op 5 maart 2025 door de Commissie gelanceerde *Action Plan for the Automotive Industry*. Dit actieplan heeft als doel de Europese voertuigproducenten te ondersteunen in het richting geven aan de mondiale transitie naar emissievrije, digitale en in toenemende mate geautomatiseerde voertuigen. Hierover heeft u op 9 mei 2025 het BNC-fiche ontvangen.¹⁸ Voertuigautomatisering is een van de speerpunten uit dit actieplan met als specifieke «flagship action» het faciliteren van grootschalige grensoverschrijdende testen. Met deze gezamenlijke intentieverklaring wordt de eerste formele stap gezet doordat ondertekenende lidstaten zich gaan inspannen om dit mogelijk te maken. Nederland is positief over de intentieverklaring, maar heeft in besprekingen aangegeven dat de verantwoordelijkheid voor het toelaten van voertuigen voor deze testen een nationale bevoegdheid blijft, en wederzijdse erkenning dus niet van toepassing is. Nederland is wel in gesprek met medeondertekenaars over waar nationale procedures beter op elkaar kunnen worden aangesloten.

¹⁸ Kamerstukken II, 22 112, nr. 4055