

Vergaderjaar 2021–2022

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 928**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2022

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 2 juni 2022.

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 agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover tijdens het commissiedebat van 19 mei a.s. geïnformeerd.

In de bijlage treft u eveneens een onderzoek aan van *GuideHouse* die de samenhang met de ambitieuzere Richtlijn Hernieuwbare Energie<sup>1</sup> omschrijft en de inzet voor meer ambitie onderschrijft t.a.v. de *ReFuelEU Aviation*<sup>2</sup> & *FuelEU Maritime*<sup>3</sup> voorstellen uit het Fit for 55-pakket<sup>4</sup>.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

<sup>1</sup> COM (2021) 557.

<sup>2</sup> COM (2021) 561.

<sup>3</sup> COM (2021) 562.

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## I. Geannoteerde agenda

Op de agenda van de Transportraad op 2 juni a.s. in Luxemburg staan naar verwachting verschillende (transport)voorstellen uit het Fit-for-55 pakket dat afgelopen zomer is gepresenteerd. De verwachting is dat stilgestaan zal worden bij de voorstellen inzake laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR)<sup>5</sup>, luchtvaart (*ReFuel Aviation*), en zee- en binnenvaart (*FuelEU Maritime*). Daarnaast zal naar verwachting aandacht worden besteed aan het voorstel omtrent wijziging van de richtlijn betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen,<sup>6</sup> evenals aan het besluit tot wijziging van richtlijn 2003/87/EC wat betreft de notificatie inzake compensatie in het kader van CORSIA<sup>7</sup>, en het voorstel tot wijziging van de richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten<sup>8</sup> en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vastgestelde stabiliteitsvereisten. Ook zal er naar verwachting een AOB-punt worden geagendeerd op Nederlands verzoek over het platform *International Rail Passenger Transport*.

### Revisie Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFIR)

#### Inhoud

De Commissie heeft in juli jl. het voorstel gedaan om de Richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFID) te herzien door middel van een verordening (AFIR). Deze herziening maakt deel uit van het Fit for 55-pakket. De verwachting is dat het Voorzitterschap inzet op een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad op 2 juni aanstaande. Nederland steunt de ambitie om een algemene oriëntatie te bereiken, mits er voldoende ambitie in het voorstel behouden blijft. De discussie op ambtelijk niveau spitst zich momenteel vooral toe op de afstandsdoelen en het ambitieniveau qua opname van waterstoftankinfrastructuur.

#### Inzet Nederland

Het Commissievoorstel strookt met de Nederlandse ambitie zoals opgenomen in het Klimaatakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 342) en het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77), namelijk een versnelling van de verduurzaming van de mobiliteitssector. Nederland is samen met enkele lidstaten voorstander van een aanscherping van de capaciteitsdoelen per elektrisch en plug-in hybride personenvoertuig t.o.v. het oorspronkelijke Commissievoorstel en pleit voor behoud van de doelen in relatie tot afstand en capaciteit op het TEN-T uitgebreide en kernnetwerk.

Daarnaast zet Nederland – samen met andere gelijkgestemde lidstaten – in op de opname van capaciteits- en afstandsdoelen voor zware voertuigen. Een andere groep lidstaten pleit juist voor het opschorten van de doelen voor zware voertuigen. Bovendien pleiten verschillende lidstaten op dit punt ook voor het inbouwen van flexibiliteit op basis van verkeersintensiteit.

<sup>5</sup> COM(2021) 559.

<sup>6</sup> COM(2021) 813.

<sup>7</sup> COM(2021) 567.

<sup>8</sup> COM (2022) 53.

Voor wat betreft waterstof-tankinfrastructuur heeft Nederland de ambitie om een Europees basisnetwerk uit te rollen. Een grote groep lidstaten vindt het echter te vroeg om nu al concrete doelstellingen op te nemen. Nederland pleit juist voor behoud van de ambities zoals opgenomen in het Commissievoorstel.

Met betrekking tot walstroom pleit Nederland met een aantal lidstaten voor het vastleggen van doelstellingen op terminalniveau in plaats van havenniveau. Dit voorkomt onduidelijkheid en discussie tussen havens en terminals over waar er walstroom moet worden aangelegd en voorkomt onnodige kosten als gevolg van geïnstalleerde walstrooinstallaties waar slechts weinig schepen gebruik van maken.

Tot slot blijft Nederland zich inzetten voor duidelijkere bepalingen voor prijstransparantie, non-discriminatoire toegang, cybersecurity en afgebakende e-roaming bepalingen en vraagt Nederland om synergie met de TEN-T verordening.

#### Indicatie krachtenveld

Een meerderheid van de lidstaten lijkt het ambitieniveau zoals opgenomen in het Commissievoorstel te steunen. Deze lidstaten hebben nationale ambities die in lijn liggen met het voorstel. Andere lidstaten zijn over het algemeen minder enthousiast en vragen om meer flexibiliteit in het voorstel. Nederland pleit met een aantal lidstaten juist voor de opname van een hoger ambitieniveau dan in het oorspronkelijke Commissievoorstel is uiteengezet. Het Voorzitterschap is op zoek naar een compromis door balans te zoeken tussen ambitie en de flexibiliteit waar een flinke groep lidstaten om vraagt. Het Europees Parlement is zeer ambitieus wat betreft het ambitieniveau in het voorstel.

### ***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 aan de reguliere kerosine en deze te leveren aan het overgrote deel van de EU-luchthavens. Naast de algemene bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen stelt de Commissie ook een sub-verplichting op synthetische brandstoffen voor. Ook behelst het voorstel regels omtrent de afname van brandstoffen op luchthavens. Het Voorzitterschap zal naar verwachting een algemene oriëntatie willen bereiken tijdens de a.s. Transportraad. Hierbij zullen mogelijk onder andere de definitie van duurzame luchtvaartbrandstof en de ambitie van het voorstel nog onderwerp van discussie zijn, maar op het moment van schrijven is nog onzeker welke bepalingen tijdens de Raad eventueel nog in onderhandeling zullen zijn.

#### 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 2021 naar uw Kamer is gestuurd.<sup>9</sup> Uit de eigen impactanalyse van de Commissie (zoals opgenomen in het oorspronkelijke Commissievoorstel) blijkt dat een doelstelling van 8% in 2030 haalbaar is ten opzichte van de nu voorgestelde verplichting van 5%.

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

Ook de sub-verplichting voor synthetische kerosine kan volgens Nederland al eerder dan in 2030 ingevoerd worden. Daarnaast wil Nederland de ruimte behouden om nationaal een hogere doelstelling in te voeren. Een recent gepubliceerd rapport van *GuideHouse* biedt onderbouwing voor deze aanpak, om op die manier betere aansluiting te vinden met de herziening van de richtlijn hernieuwbare energie (REDIII).<sup>10</sup>

Het *ReFuelEU Aviation* voorstel van de Commissie sluit het gebruik van voedsel en voedergewassen voor de productie van duurzame brandstoffen uit. Nederland kan zich vinden in het uitsluiten van deze grondstoffen. Daarnaast pleit Nederland ervoor dat het *ReFuelEU Aviation* voorstel de duurzaamheidseisen volgt uit de RED. De precieze definitie blijft daarbij onderwerp van discussie.

Het gebruik van duurzame brandstoffen heeft een positieve invloed op de non-CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart. Nederland kijkt binnen het *ReFuelEU Aviation* voorstel of er ruimte bestaat om deze positieve effecten te borgen en zoekt daarbij steun van andere landen.

#### Indicatie krachtenveld

De meeste lidstaten staan positief tegenover de invoering van een Europese bijmengverplichting. Wel is het ambitieniveau van de verplichting een belangrijk punt van discussie. Er is een groep lidstaten dat het ambitieniveau te hoog vindt en ook liever een latere invoering van de bijmengverplichting zou zien. Nederland verzet zich hiertegen en heeft zich verbonden aan een groep lidstaten die juist een hogere bijmengverplichting ambieert.

Ook zijn er veel zorgen over de sub-verplichting voor synthetische kerosine. Een aantal landen maakt zich zorgen of voldoende synthetische kerosine beschikbaar zal zijn om in 2030 aan de doelstelling te kunnen voldoen. Nederland ziet juist graag dat al eerder ingezet wordt op het verhogen van de productiecapaciteit van synthetische kerosine, zodat bedrijven aangemoedigd worden om nu al te investeren in de opschaling van deze technologie. Als compromisvoorstel wordt gekeken naar de mogelijkheid voor lidstaten om nationaal een hogere sub-verplichting in te voeren.

Nederland heeft zich middels een gezamenlijke brief uitgesproken voor de mogelijkheid om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren.<sup>11</sup> In reactie op deze brief heeft de Commissie aangegeven dat het *ReFuelEU Aviation* voorstel ernaar streeft om een gemeenschappelijke duurzame brandstoffenmarkt in de EU op te zetten. Dat lidstaten nationaal een hogere bijmengverplichting kunnen invoeren, past niet binnen deze doelstelling. De Commissie steunt de Nederlandse inzet voor de mogelijkheid van hogere nationale doelstellingen daarmee niet. Het lijkt op dit moment dan ook onwaarschijnlijk dat landen nationaal een hogere bijmengverplichting in zullen mogen voeren dan wat Europees is voorgesteld. Mogelijk zullen lidstaten dit in beperkte mate wel voor de sub-doelstelling voor synthetische kerosine kunnen doen.

---

<sup>10</sup> Tweede herziening van richtlijn 2009/28/EC. Het hiergenoemde rapport is toegevoegd in de bijlage van deze brief. Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>11</sup> Joint letter on more ambitious national blending mandates | Brief | Rijksoverheid.nl.

## **FuelEU Maritime**

### Inhoud

Naar verwachting zal de Transportraad komen te spreken over het *FuelEU Maritime* voorstel, onderdeel van het Fit for 55-pakket. Een algemene oriëntatie ligt bij dit voorstel vooralsnog niet in de lijn verwachting. Dit betreft een voorstel voor een verordening die gericht is op een verplichte reductie van de broeikasgasintensiteit van zeeschepen die de Europese havens aandoen. Hiermee wordt het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart gestimuleerd. Daarnaast bevat deze verordening een verplicht gebruik van walstroom door container- en passagiersschepen in Europese havens. Op dit laatste punt wordt aangesloten bij het voorstel voor herziening van de AFIR-richtlijn (naar de AFIR-verordening), waarin het aanbod van walstroom wordt geregeld.

### Inzet Nederland

Het doel van het voorstel voor *FuelEU Maritime* om de broeikasgasintensiteit van de zeevaart te verminderen, is in lijn met de Nederlandse ambities om de zeevaart te verduurzamen. *FuelEU Maritime* biedt mogelijkheden om op Europees niveau maatregelen te nemen, die een concrete reductie van de broeikasgasintensiteit van het maritieme transport beogen. Conform het BNC-fiche pleit Nederland voor een hogere reductiedoelstelling ten opzichte van het Commissievoorstel, met name op de korte termijn (2025–2035).<sup>12</sup> Verder richt de Nederlandse inzet zich op het opnemen van kleinere schepen in de scope van de verordening.<sup>13</sup> Daarnaast dringt Nederland aan op een verbeterde samenhang tussen de verschillende voorstellen die gericht zijn op verduurzaming van de zeevaart, zijnde: voorstel voor een verordening over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR), herziening richtlijn energiebelastingen (ETD),<sup>14</sup> herziening richtlijn hernieuwbare energie (RED) en het opnemen van de maritieme sector in het emissiehandels-systeem (ETS)<sup>15</sup> en de bestaande verordening voor monitoring, rapportage en verificatie van CO<sub>2</sub>-emissies door maritiem transport (*monitoring, reporting, validating* (MRV)).<sup>16</sup> Hierbij wordt ingezet op een gebalanceerde vraag en aanbod van zowel hernieuwbare brandstoffen (binnen RED) als walstroom (binnen AFIR). Daarnaast wordt ingezet op voldoende (publiek) toezicht en afstemming in monitoring-, rapportage- en verificatieverplichtingen vanuit de verschillende voorstellen.

### Indicatie krachtenveld

Het merendeel van de Lidstaten steunt het doel van *FuelEU Maritime* om de broeikasgasintensiteit van het maritieme transport te verminderen. Ook voor de verbetering van het toezicht door de bevoegde autoriteit van de lidstaten is er brede steun. De Nederlandse inzet op het verhogen van de reductiedoelen van broeikasgasintensiteit wordt slechts door een beperkte groep lidstaten gesteund. Nederland blijft, gezamenlijk met enkele gelijkgezinde lidstaten, inzetten op een aanscherping. Ook de Nederlandse inzet voor het verlagen van de drempelwaarde van 5.000 brutoton naar 400 brutoton krijgt tot op heden slechts beperkte bijval van lidstaten. Nederland zal blijven inzetten op een mogelijk gefaseerde

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3189.

<sup>13</sup> In Commissievoorstel: vanaf 5.000 brutoton; voorkeur NL is een uitbreiding naar vanaf 400 brutoton.

<sup>14</sup> COM (2021) 563.

<sup>15</sup> COM (2021) 571.

<sup>16</sup> Richtlijn 2015/757/EU.

uitbreiding van deze scope. Op dit moment is de verwachting dat een meerderheid van de lidstaten de artikelen over scope en reductiedoelen ongewijzigd wil houden ten opzichte van het Commissievoorstel. Op zowel de uitbreiding van de scope als de verhoging van de reductie van broeikasgasintensiteit is er wel een bredere steun binnen het Europees Parlement.

## **Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T)**

### Inhoud

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting worden gesproken over het voorstel van de Commissie voor de herziening van de TEN-T verordening. Naar alle waarschijnlijkheid zal er geen besluitvorming plaatsvinden omtrent dit voorstel en zal het om een beleidsdialoog gaan. Dit voorstel werd op 14 december jl. gepresenteerd als onderdeel van het EU pakket voor Groene en Efficiënte Mobiliteit. Op 11 februari jl. bent u middels het gebruikelijke BNC-fiche geïnformeerd over dit voorstel.<sup>17</sup> Het TEN-T beleid heeft tot doel de nationale transportnetwerken van 27 EU lidstaten aaneen te sluiten tot een duurzaam, innovatief en veilig Europees netwerk van spoorverbindingen, vaarverbindingen en wegen die zijn verbonden met stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en multimodale overslagpunten. Met de nieuwe TEN-T verordening wordt uitvoering gegeven aan de *Green Deal* en de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit op het Europese Transport Netwerk.<sup>18</sup> De Commissie heeft een ambitieus voorstel gepresenteerd om een bijdrage te leveren aan het komen tot 90% CO<sub>2</sub>-reductie in de transportsector in 2050.

### Inzet Nederland

Het kabinet oordeelt kritisch positief over het voorstel. Het kabinet acht realisatie van het TEN-T netwerk van groot belang, aangezien een geïntegreerd trans-Europees transportnetwerk de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de Nederlandse mainports ten goede komt. Nederland staat kritisch ten opzichte van het opleggen van extra technische eisen (bijv. de mogelijkheid tot het faciliteren van 740 meter lange goederentreinen en de minimale aslast van 22,5 ton) aan het gehele TEN-T netwerk aangezien dit hoge kosten met zich meebrengt en bovendien nut en noodzaak ervan niet op alle lijnen evident is. Het kabinet kan zich vinden in het voorstel om de vaarwegvereisten per rivierbassin te differentiëren, maar is kritisch als dat leidt tot afzwakking van de minimale vereisten voor vaarwegen. Het kabinet verwelkomt prioritering van thema's als verduurzaming, klimaatadaptatie en actieve mobiliteit. Het kabinet is positief over de voorgestelde verplichtingen voor het verbeteren van de milieuprestatie van schepen, zoals ontgassingsinstallaties. Wel zal het kabinet kritisch kijken naar de exact voorgeschreven doelen en aantallen. Het kabinet staat positief tegenover de aandacht in het voorstel voor de zeevaartverbinding en de rol en positie van (zee)havens daarbij. Het kabinet oordeelt positief over het voorstel om het aantal stedelijke knooppunten uit te breiden en staat ook positief ten aanzien van het Nieuwe EU Kader voor Stedelijke Mobiliteit, dat richting geeft aan de plannen voor het opstellen van *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP's).<sup>19</sup> Het kabinet benadrukt echter wel dat randvoorwaardelijk de gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid niet alleen een belangrijk beginsel zijn, maar ook gehandhaafd dienen te worden en blijft ervoor waken dat de verplichtingen in verhouding staan tot de doelstelling. De

<sup>17</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

<sup>18</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3043.

<sup>19</sup> COM (2021) 811.

verordening heeft directe werking en is daarmee juridisch bindend voor de lidstaten. Het kabinet hecht eraan te benadrukken dat in de verordening ook derogatiebepalingen zijn opgenomen en realisatie van het netwerk afhankelijk moet zijn van de financiële haalbaarheid in lidstaten. Voor een volledige beoordeling van het voorstel van de Commissie lopen er nu uitvoeringstoetsen. De Kamer zal over de uitvoeringstoetsen, en zo nodig over een aangescherpte appreciatie, in juni worden geïnformeerd.

#### Indicatie krachtenveld

In de Transportraad d.d. 2 juni a.s. zal een eerste bespreking van dit voorstel plaatsvinden, maar naar verwachting zal niet ingezet worden op een akkoord tijdens deze Raad. Over het algemeen zijn lidstaten positief over de ambitieuze inzet van de Commissie, maar een aantal van hen maakt zich echter zorgen over de financiële haalbaarheid van de voorstellen. Zoals ook door NL bepleit wil een overgrote meerderheid van landen in de verordening de realisatie van het netwerk weer afhankelijk maken van de beschikbaarheid van financiële middelen bij lidstaten. Ten aanzien van spoorvervoer blijken veel lidstaten terughoudend te zijn over het ambitieniveau van het voorstel en betwijfelen zij bijvoorbeeld de noodzaak van de extra technische eisen voor het gehele TEN-T netwerk. Veel lidstaten stellen vragen over de gemeentelijke autonomie in relatie tot de voorstellen voor stedelijke knooppunten. Op dit moment lijkt er breed draagvlak te zijn om reeds bestaande mobiliteitsplannen, zoals opgesteld in vervoersregio's of als Regionale Mobiliteitsplannen, om te zetten naar SUMP's. Lidstaten lijken tot nu toe geen grote bezwaren te hebben tegen de beoogde differentiatie van vaarwegvereisten per rivierbassin. Wel stellen Lidstaten vragen over het voorstel van de Commissie om de afspraken met lidstaten over de referentiewaterniveaus vast te stellen middels uitvoeringshandelingen. Dit laatste zou te bureaucratisch zijn. Nederland gaat dit ook bekijken in de uitvoeringstoets.

### **Herziening Richtlijn Intelligente Transportsystemen (ITS)<sup>20</sup>**

#### Inhoud

Naar verwachting zet het Voorzitterschap in op het bereiken van een akkoord. Dit voorstel zet in op een gecoördineerde en coherente invoering en gebruik van intelligente vervoerssystemen binnen de EU. Het hoofddoel is om de inzet en het operationeel gebruik van ITS-diensten, zoals Mobility As A Service (MaaS) toepassingen of het informeren van weggebruikers over een ongeval, binnen de gehele EU te stimuleren om zo bij te dragen aan de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroom, om zo een duurzaam multimodaal vervoerssysteem te bevorderen.

#### Inzet Nederland

Het kabinet is positief over het voorstel van de Commissie dat in lijn is met het nationale kabinetsbeleid met betrekking tot ITS. Het kabinet ziet het voorstel als een geschikte manier om de kansen die digitale technologie biedt te verzilveren en beleidsdoelen te behalen, waaronder het verbeteren van de doorstroom en verkeersveiligheid. De nieuwe verplichtingen in het voorstel omtrent het beschikbaar stellen van cruciale data en het aanbieden van essentiële diensten stimuleren dat optimaal gebruik gemaakt wordt van deze data die ontsloten is door overheden en zal bijdragen aan de inzet van ITS. Bovendien bieden de verplichtingen een stok achter de deur voor dienstverleners, zoals

<sup>20</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3322.

aanbieders van navigatiediensten, om beschikbare verkeersinformatie, zoals maximumsnelheden, door te geven aan de weggebruiker. Het kabinet heeft tijdens de onderhandelingen aandacht gevraagd voor handhaving en zal ervaringen uitwisselen met andere lidstaten. Europese samenwerking en harmonisatie op dit gebied is essentieel, zodat lidstaten – indien nodig – sterk staan in hun gezamenlijk optreden richting deze internationale partijen.

Wel merkt het kabinet op dat aan de uitvoering van het voorstel grote investeringen door de individuele lidstaten en decentrale overheden zijn verbonden. Een herzien ITS-beleid moet daarom ook financieel realistisch zijn. Decentrale overheden beschikken (nog) niet over alle nodige verkeersgegevens in digitale vorm om deze te kunnen delen. Het kabinet vraagt in dit kader aandacht voor de uitvoerbaarheid en bekostiging, met name op gemeentelijk niveau. Daarnaast heeft het kabinet benadrukt dat een duidelijke afbakening van de definitie C-ITS en de competenties van de Europese Commissie in het geval van noodsituaties nodig zijn. Ook heeft Nederland de Europese Commissie herhaaldelijk gevraagd om een duidelijke verwijzing naar het publieke belang in artikel 6 van de AVG in het ITS-voorstel op te nemen. Dit zou namelijk een wettelijke grondslag vormen om data te verwerken en geeft daarmee een waarborg bij de verwerking van verkeers-, reis- of weggegevens die mogelijk persoonsgegevens bevatten. Het resultaat van deze aanpassing zou zijn dat bepaalde ITS-toepassingen doorgang vinden, diensten bij een grotere groep weggebruikers beschikbaar komen en een grote geografische dekking gerealiseerd kan worden.

#### Indicatie krachtenveld

Hoewel de situatie in de lidstaten nog uiteenloopt qua toepassing en uitrol van ITS, is het voorstel van de Commissie hier wel ondersteunend in. Onder leiding van het Franse voorzitterschap zijn al grote stappen gemaakt in de Raadswerkgroep en zijn veel lidstaten positief over het voorstel. Het grootste discussiepunt op het moment is de bevoegdheid van de Commissie in het geval van noodsituaties. Desondanks heeft het Voorzitterschap als doel een algemene oriëntatie te bereiken aanstaande juni.

Het Europees Parlement heeft nog geen positie bepaald ten aanzien van het voorstel. Wel zijn de rapporteur en schaduwrapporteurs al aangevoerd. De rapporteur steunt de revisie van het ITS-voorstel en benadrukt het belang de verkeersveiligheid te vergroten. Naar verwachting zal het Europees Parlement het voorstel op hoofdlijnen steunen in de gedeelde ambitie naar modernisering van het vervoers- en infrastructuursysteem van Europa.

### **Besluit tot wijziging van richtlijn 2003/87/EC wat betreft de notificatie inzake compensatie in het kader van CORSIA**

#### Inhoud

Uw Kamer is over dit voorstel geïnformeerd middels het gebruikelijke BNC-fiche.<sup>21</sup> De implementatie van CORSIA verloopt via aanpassingen aan de bestaande regels voor het EU ETS voor de luchtvaart. In dit geval gaat het om de notificatie inzake compensatie in het kader van CORSIA waarmee richtlijn 2003/87/EC gewijzigd wordt. Lidstaten zijn jaarlijks verplicht om luchtvaartexploitanten te notificeren hoeveel compensatie zij per kalenderjaar moeten inleveren onder het systeem CORSIA. De huidige versie van de richtlijn 2003/87/EC voorziet hier nog niet in en daarom moet dit aspect worden aangepast als onderdeel van

<sup>21</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3192.



het Europese implementatietraject van CORSIA. Deze implementatie verloopt via de herziening en aanscherping van het ETS luchtvaart.<sup>22</sup> Met dit voorstel wordt de notificatie geregeld voor de eerste fase van CORSIA (2021–2023). Met ingang van 1 januari 2024 moet de herziening van het ETS luchtvaart van kracht zijn.

#### Inzet Nederland

Het compromisvoorstel dat nu voorligt, afkomstig van het Voorzitterschap, stelt voor om de regels van CORSIA integraal toe te passen. Dit betekent dat er ook over 2021 voor luchtvaartexploitanten compensatieverplichtingen gelden en geen tussentijdse besluiten nodig zijn voor de jaren 2022 en 2023. Het voorstel wijkt daarmee af van het oorspronkelijke Commissievoorstel, waarin de luchtvaartexploitanten specifiek voor het jaar 2021 een notificatie van nul-emissie ontvangen. Dit zou betekenen dat ze geen compensatieverplichtingen hebben voor het jaar 2021, maar wel over de jaren 2022 en 2023. In het oorspronkelijke voorstel zou voor de jaren 2022 en 2023 opnieuw een besluit moet worden genomen. Het heeft om die reden de voorkeur om het voorzitterschapsvoorstel te ondersteunen, omdat dit duidelijkheid en zekerheid geeft aan de luchtvaartexploitanten voor de gehele eerste fase van CORSIA.

#### Indicatie krachtenveld

Door het voorzitterschap is ervoor gekozen om het voorstel te agenderen als informatiepunt. Het krachtenveld is nog onduidelijk. Een voorlopige minderheid van Lidstaten en de Commissie hebben aangegeven voorstander te zijn van het oorspronkelijke Commissievoorstel. Van de andere lidstaten is het nog onduidelijk wat hun positie is. Nederland heeft het uitgangspunt gehanteerd dat we zo min mogelijk willen afwijken van de regels van CORSIA.

### **Wijziging van de richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vastgestelde stabiliteitsvereisten**

#### Inhoud

Op 4 april 2022 is uw Kamer geïnformeerd<sup>23</sup> over het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2003/25/EG met betrekking tot de toevoeging van verbeterde stabiliteitsvereisten en de afstemming daarvan op de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vastgestelde stabiliteitsvereisten. Het voorstel beoogt een vermindering van de complexiteit en de technische en administratieve lasten met betrekking tot de eisen inzake lekstabiliteit, die voortvloeien uit de naast elkaar bestaande EU en IMO regels voor de beoordeling van het overlevingsvermogen van ro-ro-passagiersschepen (*roll on – roll off* passagiersschepen, passagiersschepen waar voertuigen rijdend aan boord en van boord kunnen gaan) in beschadigde toestand. Door de beoogde aanpassing van de bestaande EU richtlijn aan de geldende IMO regels, alsmede de vereenvoudiging wordt de rekenkundige last voor scheepsbouwbedrijven en reders verlicht. In het voorstel worden geen nieuwe technische eisen ontwikkeld, maar wordt de Europese regelgeving slechts in lijn gebracht met de internationale regelgeving van de IMO. Tegelijkertijd worden overlappingen en achterhaalde definities en verwijzingen geschrapt. Dit waarborgt dat het huidige hoge veiligheidsniveau niet in het gedrang komt. Het voorstel is daarmee

<sup>22</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3192.

<sup>23</sup> Kamerstuk 22 501-08, nr. 863.

zeer technisch van aard. Naar verwachting ligt dit voor ter besluitvorming op de Transportraad van 2 juni.

**AOB – Toelichting tweede voortgangsverslag van het platform *International Rail Passenger Transport* over het bevorderen van internationaal spoorvervoer**

Op 2 juni 2020 hebben de EU-transportministers besloten om het platform *International Rail Passenger Transport* op te richten. Het platform ondersteunt de Europese agenda voor internationaal personenvervoer per spoor, als onderdeel van de Europese Green Deal. Bovendien werkt het platform samen met alle ondertekenende EU-lidstaten en derde landen (Zwitserland en Noorwegen), de Europese Commissie, het Europees Spoorwegbureau, EU RAIL, de *Intergovernmental Organisation for Carriage by Rail* (OTIF) en spoorwegsectororganisaties met als doel het personenvervoer per spoor in de EU verder te ontwikkelen en te verbeteren. Tijdens het kick-off evenement voor het Jaar van de Spoorwegen in maart 2021 heeft het platform de eerste resultaten gepresenteerd.<sup>24</sup> In de Transportraad van 3 juni 2021 is het geïntegreerde voortgangsverslag per brief gepresenteerd aan de EU-transportministers, de Commissie en de sector.<sup>25</sup> Als vervolg hierop zal Nederland samen met covoorzitter Oostenrijk het tweede voortgangsverslag van het platform presenteren tijdens de aankomende Transportraad. De bereikte resultaten van het tweede jaar na de Ministersverklaring zullen tijdens de Raad worden toegelicht. Als covoorzitter van het platform zal Nederland tevens de koers uiteenzetten om middels het platform te blijven werken aan het verbeteren van internationaal personenvervoer in Europa. Samenwerking tussen de lidstaten, de Commissie en de sectorpartijen wordt hierbij als essentieel beschouwd. Het doel is om die nauwe samenwerking, met in het bijzonder de Commissie, voort te zetten.

---

<sup>24</sup> Bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 850.

<sup>25</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.