

Vergaderjaar 2011–2012

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1230**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2011

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij drie fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

- Fiche 1: mededeling en verordening digitale tachograaf (Kamerstuk 22 112, nr. 1228).
- Fiche 2: verordening meerjarenplan Baltisch zalmbestand (Kamerstuk 22 112, nr. 1229).
- Fiche 3: mededeling en wijziging richtlijn zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen.

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
H. P. M. Knapen

## **Fiche: mededeling en wijziging richtlijn zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen.**

### **1. Algemene gegevens**

*Titel voorstel:* Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft

*Datum Commissiedocument:* 15 juli 2011

*Nr. Commissiedocument:*

COM(2011) 439 final:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0439:FIN:NL:PDF)

[LexUriServ.do?uri=COM:2011:0439:FIN:NL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0439:FIN:NL:PDF)

COM(2011)441 final:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0441:FIN:NL:PDF)

[LexUriServ.do?uri=COM:2011:0441:FIN:NL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0441:FIN:NL:PDF)

*Prelex;* <http://ec.europa.eu/prelex/>

[detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=200700](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=200700)

*Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board:*  
Impact Assessment SEC (2011) 439

*Behandelingstraject Raad:* Raadswerkgroep Milieu; Milieuraad

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* Ministerie van Infrastructuur en Milieu

*Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

- a) *Rechtsbasis:* Artikel 192, lid 1 VWEU, bescherming van het milieu.
- b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement:* Medebeslissingsprocedure
- c) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:* Het voorstel voorziet in een aantal gedelegeerde handelingen. Hiermee wordt geregeld dat de Commissie in de toekomst de richtlijn kan aanpassen wanneer in IMO-verband nieuwe afspraken worden gemaakt. Voorts kan de Commissie via gedelegeerde handelingen eisen stellen t.a.v. toezicht en rapportage.

### **2. Samenvatting BNC-fiche**

*– Korte inhoud voorstel*

Het doel van het voorstel is om de in richtlijn 1999/32 opgenomen normen voor het zwavelgehalte van door de zeescheepvaart gebruikte brandstoffen aan te scherpen. Met deze aanscherping worden de in de richtlijn neergelegde normen in lijn gebracht met de internationale, in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen normen, neergelegd in Annex VI van het MARPOL-verdrag. Sinds de herziening van Annex VI van het MARPOL-verdrag in 2008 zijn deze internationale normen strenger dan de in de richtlijn neergelegde normen. Daarnaast wordt met het voorstel de richtlijn in lijn gebracht met de op grond van Annex VI van het MARPOL-verdrag geldende bepalingen voor toepassing van equivalente emissiereductiemethoden. Nederland en alle overige EU-zeevaartlanden zijn al lid van het verdrag en de amendementen uit 2008 zijn al in de Nederlandse wet- en regelgeving geïmplementeerd.

Op een beperkt aantal punten doet de Commissie aanvullende voorstellen. Waar de IMO-afspraken een verbod bevatten op het gebruik van brandstof met meer dan 3,5% zwavel stelt de Commissie ook voor de verkoop van scheepsbrandstof met meer dan 3,5% zwavel in de EU te verbieden. Daarnaast stelt de Commissie voor om de strengere eisen die vanaf 2015 gelden in de *SO<sub>x</sub>-Emission Control Areas* (SECA's) vanaf 2020 ook buiten de SECA's van toepassing te stellen op passagiersschepen met vaste route.

Parallel aan het richtlijnvoorstel presenteert de Commissie de mededeling COM (2011) 441. De mededeling doet verslag van de ervaringen met de tenuitvoerlegging van de huidige richtlijn en de vorderingen die sinds de laatste herziening van de richtlijn in 2005 zijn geboekt in de IMO met betrekking tot reductie van luchtverontreinigende emissies. Tevens stelt de Commissie in de mededeling een pakket begeleidende maatregelen voor, gericht op het tegengaan van mogelijke ongewenste neveneffecten voor de zeevaartsector en het bevorderen van technologische ontwikkelingen. Deze moeten de zeevaartsector helpen om aan de maatregelen te kunnen voldoen.

– *Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Bevoegdheid: artikel 4, tweede lid, onder e, VWEU.

Subsidiariteit: positief

Proportionaliteit: positief

– *Implicaties/risico's/kansen*

Het voorstel behelst voornamelijk een overname van geldende internationale normen. Daardoor blijven implicaties in principe uit, het onderbrengen van de IMO-afspraken in EU-recht biedt wel kansen om de handhaving te verbeteren, hetgeen ook zal bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Waar het voorstel verder gaat dan de IMO-eisen zijn ook positieve gevolgen voor luchtkwaliteit, en daarmee de gezondheid te verwachten. Eventuele negatieve gevolgen voor het bedrijfsleven worden nog onderzocht en in de afweging betrokken. Er bestaat een risico op toename van inspectielasten en administratieve lasten wanneer de Commissie via gedelegeerde handelingen eisen stelt ten aanzien van toezicht en rapportage.

– *Nederlandse positie en eventuele acties*

Nederland is voorstander van overname van IMO-voorschriften voor het zwavelgehalte in de Europese richtlijn, maar wil extra Europees beleid om te bevorderen dat nieuwe goedkopere alternatieve technologie op tijd beschikbaar komt en er geen grootschalige modal shift optreedt van zee naar land. Nederland zal nog nader zijn positie bepalen met betrekking tot het voorgestelde verbod om scheepsbrandstoffen in de handel te brengen met meer dan 3,5% zwavel. Daarbij zal o.a. in de overwegingen worden betrokken de eventuele consequenties hiervan voor Rotterdam als bunker/overslaghaven maar ook het feit dat het merendeel van de geleverde brandstoffen nu reeds minder dan 3% zwavel bevat.

### **3. Samenvatting voorstel**

– *Inhoud voorstel*

Het voorstel beoogt de EU-richtlijn in lijn te brengen met de aangescherpte normen ten aanzien van het zwavelgehalte die in 2008 zijn overeengekomen in het kader van de IMO. Meer concreet betreft dit het overnemen van de internationale normen van de herziene Annex VI van het MARPOL-verdrag voor in die bijlage genoemde SECA's, zoals Noordzee, Kanaal en Baltische zee, namelijk een zwavelgehalte van maximaal 1%. Vanaf 2015 geldt voor deze gebieden een verdere verlaging

naar een zwavelgehalte van maximaal 0,1%. De Europese richtlijn staat momenteel nog een zwavelgehalte van maximaal 1,5% toe in SECA's en loopt dus uit de pas met de ontwikkelingen in de IMO. Voor overige zeeën (non-SECA) wordt conform de herziene Annex VI van het MARPOL-verdrag uit 2008 een zwavelgehalte van maximaal 3,5% zwavel (m.i.v. 2012) voorgesteld en een zwavelgehalte van 0,5% vanaf 2020 of 2025 (afhankelijk van de uitkomsten van de IMO-evaluatie in 2018). Nu is dat nog maximaal 4,5%.

Naast het in lijn brengen van de Europese richtlijn met de in het kader van de IMO gemaakte internationale afspraken over het zwavelgehalte van brandstoffen, beoogt het voorstel meer ruimte in de richtlijn te creëren voor het toepassen van alternatieve reductiemethoden. De richtlijn biedt daarvoor tot dusver minder ruimte dan de herziene Annex VI en de Commissie wil de richtlijn daarmee in overeenstemming brengen. De Commissie wil met het toestaan van deze alternatieve (zo mogelijk kosteneffectievere) reductiemethoden innovatie bevorderen en tegemoetkomen aan de zorgen over de gevolgen van hogere brandstofkosten als gevolg van de aangescherpte normen en daarmee eventuele ongewenste effecten van modal shift voorkomen. De Commissie denkt daarbij met name aan de toepassing van scrubbers (uitlaatgas-nabehandeling om zwaveloxiden te verwijderen) of LNG (vloeibaar aardgas). Ook blijft het net als in de bestaande richtlijn mogelijk, om proefnemingen met andere alternatieve technieken te doen.

De Commissie stelt gedelegeerde handelingen voor om de richtlijn ook in de toekomst in overeenstemming met afspraken in IMO te houden. Dit betreft in de eerste plaats de opname van nieuwe SECA's in de richtlijn zodra in het kader van de IMO daarover afspraken zijn gemaakt. Tevens is dit van toepassing op de overname van de datum in de richtlijn waarop de 0,5%-norm door IMO verplicht zal worden gesteld (2020 of 2025, afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie in IMO in 2018).

Andere gedelegeerde handelingen betreffen de mogelijkheid tot het ontwikkelen van aanvullende voorschriften door de Commissie met betrekking tot de toepassing van alternatieve reductiemethoden, teneinde de bescherming van het milieu en gezondheid te garanderen en evt. negatieve effecten te voorkomen. Ook wil de Commissie de mogelijkheid krijgen om verplichtende voorschriften voor monitoring, controle en rapportage op stellen wanneer blijkt dat de jaarlijkse rapportages van de lidstaten van onvoldoende kwaliteit zijn. Tenslotte wil de Commissie de mogelijkheid om methodes (monsternamen en analyse) aan te passen aan nieuwe wetenschappelijke inzichten en ontwikkelingen.

In de mededeling die samen met het richtlijnvoorstel is uitgebracht kondigt de Commissie een aantal acties aan die de zeevaartsector moeten helpen om aan de maatregelen te kunnen voldoen:

- de Commissie zal monitoren of er geen verstoringen in de logistieke keten zullen optreden of een ongewenste modal shift (verschuiving van ladingstromen van zee naar land);
- de uitwerking van een pakket met begeleidende maatregelen om het gebruik te bevorderen van alternatieve technologieën, zoals scrubbers en LNG, waardoor de sector makkelijker en goedkoper aan de nieuwe eisen kan voldoen.

De implicatie van het verlagen van het zwavelgehalte is namelijk dat de brandstofkosten van de zeevaart, met name in de *SO<sub>x</sub>-Emission Control Areas* (SECA's), hoger worden. De Commissie zal in overleg met lidstaten de effecten met name op de kustvaart blijven monitoren en adequate maatregelen moeten nemen wanneer ongewenste verstoringen zich voordoen. Gelijktijdig heeft de Commissie in de mededeling COM(2011)441 die het richtlijnvoorstel begeleidt, aangekondigd om met

een concreet uit te werken pakket met begeleidende maatregelen de overgang van de sector naar schonere brandstoffen te faciliteren. Dit biedt kansen voor groene innovatie en reducties tegen lagere kosten. Wanneer dit op een juiste wijze wordt uitgewerkt komt dit tegemoet aan de wensen van Nederland om de toepassing van alternatieve maatregelen te concretiseren.

*– Impact assessment Commissie*

De impact assessment over het amendement van Richtlijn 1999/32 concludeert dat het voorstel bijdraagt aan een effectieve handhaving van deze normen, de luchtkwaliteit verbetert, innovatie stimuleert, het risico op modal shift vermindert door het toestaan van alternatieve kosteneffectieve reductiemethoden en bijdraagt aan een betere monitoring en implementatie. De impact assesment beveelt aan dat waar mogelijk en noodzakelijk bestaande instrumenten worden ingezet of aangepast teneinde de industrie te helpen bij de transitie naar de nieuwe IMO-standaarden. De Commissie (DGMove) heeft aangekondigd dit te concretiseren en in samenspraak met de lidstaten uit te werken in een pakket begeleidende maatregelen. Deze uitwerking maakt echter geen onderdeel uit van de Richtlijn of van het wijzigingsvoorstel.

#### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

*a) Bevoegdheid*

Artikel 4, tweede lid, onder e, VWEU. Nederland kan zich hierin vinden.

*b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

*Subsidiariteit*

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. Zeescheepvaart is een grensoverschrijdende activiteit waardoor gezamenlijke regels voor zwavelgehalte (en de uniforme handhaving daarvan) zijn vereist vanuit oogpunt van zowel bescherming van het milieu als interne markt

*Proportionaliteit:*

De proportionaliteit wordt positief beoordeeld voor zover de voorgestelde amendementen een overname betreffen in Europese regelgeving van eerder binnen IMO-kader overeengekomen internationale zwavelnormen voor door de zeescheepvaart gebruikte brandstoffen. Op de punten waarop het voorstel verder gaat zijn er mogelijk gevolgen voor de bunkermarkt, handhaafbaarheid, milieu en gezondheid. Indien sprake is van disproportionele gevolgen zal Nederland dit meenemen in zijn positie in de onderhandeling.

*c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

De gedelegeerde handelingen die door de Commissie worden voorgesteld zijn verschillend van aard. Over de gedelegeerde handeling met betrekking tot overname in de Richtlijn van eventuele nieuwe SECA-aanwijzingen door IMO en datum van inwerkingtreding van de 0,5%-norm in afwachting van de IMO-review, oordeelt Nederland positief. De bevoegdheid van de Commissie op deze punten beperkt zich tot het overnemen van de in het kader van de IMO gemaakte internationale afspraken. De overige gedelegeerde handelingen kan Nederland in beginsel ook steunen. Dit betreft de gedelegeerde handelingen met betrekking tot het stellen van verplichtende eisen ten aanzien van monsternamen, frequentie en daarvan rapportage aan de Commissie. Ook geldt dit voor het stellen van aanvullende voorwaarden voor het gebruik van alternatieve en equivalente emissiereductietechnieken en het aanpassen van voorschriften aan wetenschappelijke en technische

voortgang. Meer uniformiteit op dit gebied binnen de EU draagt bij aan een beter level playing field, maar er kunnen wel consequenties zijn voor inspectielasten en administratieve lasten. Deze punten zullen nader worden bestudeerd. Handelingen waarbij de besluitvorming kan leiden tot extra lasten voor de lidstaten horen wat Nederland betreft thuis onder uitvoeringshandelingen, en niet gedelegeerde handelingen. Nederland zal dan ook waar relevant erop aandringen dat de voorgestelde gedelegeerde handelingen worden gewijzigd in uitvoeringshandelingen.

## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Het voorstel heeft geen budgettaire gevolgen voor de begroting van de Unie. Het voorstel gaat alleen uit van bestaande EU-fondsen (TEN-T, Marco Polo, Motorways of the Sea).

### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Het voorstel leidt in beginsel niet tot een verzwaring van de lasten voor de overheid. Wel is er een risico dat, wanneer onder gedelegeerde handelingen eisen worden gesteld m.b.t. toezicht en rapportage, hier lasten voor Nederland uit voortvloeien (waarbij de omvang afhankelijk zal zijn van de eisen die de Commissie stelt). Nederland zet erop in dit risico te vermijden desnoods door de desbetreffende gedelegeerde handelingen onder uitvoeringshandelingen te brengen. Wanneer er onverhoopt toch sprake is van een toename van de lasten voor de overheid dan zullen de kosten voor rekening zijn van het beleidsverantwoordelijk departement.

### *c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Lagere grenswaarden voor het zwavelgehalte, met name in de SECA-gebieden vanaf 2015, leiden tot hogere kosten voor de brandstoffen en afhankelijk in welke mate deze worden doorberekend, hebben ze ook een effect op consumentenprijzen. Brandstofkosten zijn onderdeel van de transportkosten. Transportkosten maken echter beperkt onderdeel uit van de consumentenprijzen.

Er is geen sprake van additionele kosten ten opzichte van het in 2008 gewijzigde MARPOL Annex VI, aangezien vrijwel alle EU-lidstaten, inclusief Nederland, reeds partij zijn onder MARPOL Annex VI.

Ten opzichte van de geldende Europese richtlijn, beoogt het richtlijnvoorstel een verbreding van de toepassing van alternatieve en equivalente reductiemethoden, waardoor de kosten om te voldoen aan de eisen, kunnen worden beperkt.

### *d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

De administratieve lasten zijn al verantwoord en meegewogen in het programma vermindering administratieve lasten in de vorige kabinetsperiode, naar aanleiding van de internationale besluitvorming in IMO in 2008. Het voorstel voor amendering van de richtlijn leidt in vergelijking met de voorschriften in de bestaande richtlijn en de in 2008 gemaakte IMO-afspraken, niet tot aanvullende lasten. Nederland zal bij de discussie over de gedelegeerde handelingen het standpunt innemen dat dit niet mag leiden tot onaanvaardbare aanvullende lasten voor inspectie, handhaving en rapportage aangezien Nederland van mening is dat Nederland dit in vergelijking met andere lidstaten reeds op voldoende niveau uitvoert. Nederland is in beginsel wel voorstander verplichtende handhavingsvoorschriften, wanneer dit controle door andere lidstaten ook op voldoende niveau brengt, omdat dit bijdraagt aan een beter level

playing field. Een verplichte verhoging van controlefrequentie kan echter leiden tot verhoogde kosten voor de inspectie.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*  
De wijzigingen in de Richtlijn 1999/32 leiden tot een aanpassing van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging en de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen. Omdat met de implementatie van de herziene Annex VI van het MARPOL-verdrag de strengere zwavelnormen reeds zijn geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving, is deze aanpassing van beperkte omvang. Een deel van de wijzigingen behoeft overigens geen implementatie, omdat de betreffende richtlijnteksten alleen redactioneel worden geactualiseerd, in de Nederlandse regelgeving gebruik maakt wordt van dynamische verwijzingen en een aantal bepalingen gericht zijn tot de Europese Commissie (delegatiebepalingen).

*b) De voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De voorgestelde implementatietermijn van 1 jaar is haalbaar, aangezien de implementatie op het niveau van een algemene maatregel van bestuur en van een ministeriële regeling kan geschieden; er is geen wetswijziging nodig

## **7. Implicaties voor uitvoering en handhaving**

*Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid*

Het stellen van eisen aan controles en monsternamen voor de toezichthoudende instanties leidt tot een gelijk spelveld in Europa. De bepalingen aangaande monsternamen moeten nader worden gespecificeerd om discussies over wijze van monsternamen te voorkomen, de representativiteit van monsters te waarborgen en daarmee handhaafbaarheid te vergroten. Het voorstel tot wijziging van de grenswaarden heeft in principe geen invloed op de handhaafbaarheid. De voorschriften voor controles in combinatie met de mogelijkheid van nadere eisen aan de frequentie van monsterneming zou extra inzet van financiën en capaciteit kunnen betekenen. In het kader van de implementatie zullen de taken en de hiervoor benodigde capaciteit exact worden bepaald.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.

## **9. Nederlandse positie**

Nederland is voorstander van de overname van de voorschriften uit MARPOL Annex VI van IMO in de Europese richtlijn. Nederland is net als andere partijen onder MARPOL Annex VI, reeds gebonden aan de daarin in 2008 overeengekomen verlaging van het zwavelgehalte van brandstoffen. Daarmee zijn belangrijke stappen zijn gezet om de milieueffecten van de zeescheepvaart te reduceren. Nederland hecht sterk aan begeleidende maatregelen om eventuele ongewenste effecten tegen te gaan. Door overname van internationale normen in het communautaire recht kan de effectiviteit van de zwavelnormen worden vergroot omdat in het kader van het EU-werkingsverdrag verbeterde handhaving mogelijk wordt gemaakt. Dit draagt bij aan een verbeterde luchtkwaliteit en gezondheid door vermindering van de fijn stof uitstoot, en aan vermindering van de verzuring die wordt veroorzaakt door zwaveloxiden (SO<sub>x</sub>). Bij het

vaststellen van de Thematische strategie inzake luchtverontreiniging (2005) werd nog verwacht dat zonder aanvullende maatregelen de emissies van SO<sub>x</sub> door schepen de emissie van alle landbronnen in de EU zal overtreffen. De positieve effecten van de IMO-afspraken voor de luchtkwaliteit (fijn stof) zijn becijferd door RIVM en in het impact assessment van de Commissie. Het RIVM komt tot de conclusie dat de maatregelen significant bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Door de maatregelen worden risico's op overschrijding van luchtkwaliteitsnormen beperkt hetgeen bijvoorbeeld groei van zeevaart en ontwikkeling van havenactiviteiten en -infrastructuur kan faciliteren.

Nederland zal, in samenwerking met gelijkgestemde IMO-lidstaten, in Brussel bespreken of het mogelijk is de SECA's uit te breiden naar alle Europese kustwateren. Hierdoor kan verdere winst voor het milieu en de gezondheid worden geboekt en het level playing field worden vergroot. Ten aanzien van de gedelegeerde handelingen die door de Commissie worden voorgesteld is de positie van Nederland dat deze niet mogen leiden tot onaanvaardbare aanvullende lasten op het gebied van monitoring van alternatieve reductiemethoden, inspectie en rapportage.

#### *Begeleidende maatregelen*

Nederland vindt het uitermate belangrijk dat met het oog op mogelijke ongewenste effecten van hogere brandstofkosten, zoals bijvoorbeeld een *ongewenste* grootschalige verschuiving van lading naar andere transportwijzen, mogelijkheden worden geboden om op alternatieve wijze en tegen lagere kosten hetzelfde milieu-effect te bereiken. Nederland steunt de onderdelen van het voorstel waarin de mogelijkheden van toepassen van equivalente reductiemethoden worden verruimd. Voorwaarden voor het gebruik van alternatieve technieken moeten zo veel mogelijk overeenkomen met IMO-richtlijnen, zodat producenten zekerheid en duidelijkheid hebben waaraan hun nieuwe producten moeten voldoen. Nederland hecht ook daarom groot belang aan de aankondiging van de Commissie in COM (2011)441 om uitwerking te geven aan breed pakket van concrete flankerende of zogenoemde begeleidende maatregelen om verduurzaming van de zeevaart te faciliteren, bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur, LNG en de mogelijkheden voor de aanwending van bestaande Europese fondsen (TEN-T, Marco Polo, Motorways of the Sea). Nederland heeft hierop reeds aangedrongen in overleg met de Commissie, bijvoorbeeld in de Transportraad van juni 2011. Nederland hecht er aan dat het pakket begeleidende maatregelen, zoals door de Commissie geschetst in COM (2011) 441, eveneens snel en effectief door de Commissie wordt geconcretiseerd, bij voorkeur zo veel mogelijk reeds parallel aan de behandeling van het voorliggende richtlijnvoorstel. Nederland zal de Commissie vragen om de lidstaten bij de voortgang van de uitwerking te betrekken. De Commissie heeft toegezegd te zullen monitoren of er geen ongewenste verstoringen in de logistieke keten zullen optreden of een ongewenste modal shift van zee naar land zal optreden. Nederland zal de Commissie vragen dit voornemen te concretiseren.