

Vergaderjaar 2012–2013

**22 112**

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

**Nr. 1576**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 maart 2013

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

Fiche 1: Mededeling en richtlijn Schone energie voor het vervoer

Fiche 2: 4<sup>e</sup> spoorpakket (Kamerstuk 33 546, nr. 3)

Fiche 3: Verordening informatie bij geldovermakingen (Kamerstuk 22 112, nr. 1577)

Fiche 4: 4<sup>e</sup> anti-witwasrichtlijn (Kamerstuk 22 112, nr. 1578)

De minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans

## **Fiche: Mededeling en richtlijn Schone energie voor het vervoer**

### **1. Algemene gegevens**

#### *Titel voorstel*

Schone energie voor het vervoer bestaat uit de volgende documenten:

1. Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's Schone energie voor het vervoer: een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen
2. Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

#### *Datum ontvangst Commissiedocument*

24 januari 2013

#### *Nr. Commissiedocument*

1. COM(2013) 17
2. COM(2013) 18

#### *Prelex*

1. [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=202333](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202333)
2. [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=202337](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202337)

#### *Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board*

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd\(2013\)5-2-impact-assessment-part1.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd(2013)5-2-impact-assessment-part1.pdf)

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd\(2013\)5-2-impact-assessment-part2.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd(2013)5-2-impact-assessment-part2.pdf)

#### *Behandelingstraject Raad*

Transportraad

#### *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

##### a) Rechtsbasis

Artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

##### b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement

Gewone wetgevingsprocedure als vastgelegd in artikel 294 van het VWEU. Gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissing van het Europees Parlement.

##### c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Het voorstel bevat de volgende delegatie- en uitvoeringsregelgevingsbevoegdheden:

#### Delegatie:

- onderwerpen die in het nationaal actieplan moeten worden opgenomen (artikel 3, zevende lid);
- technische eisen voor elektrische oplaadpunten voor motorvoertuigen en schepen (artikel 4, elfde lid);
- technische eisen voor waterstoftankpunten voor motorvoertuigen (artikel 5, derde lid);

- technische eisen voor LNG- en CNGtankpunten voor motorvoertuigen en voor LNG-tankpunten voor schepen (artikel 6, negende lid).

Uitvoeringsregelgeving:

- veiligheidseisen m.b.t. opslag, transport en tanken van LNG (artikel 6, tiende lid);
- technische eisen m.b.t. interoperabiliteit tussen schepen en tankpunten voor LNG in zee- en binnenhavens (artikel 6, tiende lid);
- plaats op het voertuig en grafische uitdrukking van comptabiliteitsinformatie m.b.t. beschikbare brandstoffen (artikel 7, vierde lid);
- eisen aan brandstoflabelling indien er geen EN-normen zijn (artikel 7, vierde lid).

Het Comité geeft advies over bovenstaande uitvoeringsregels en de Europese Commissie stelt daarna vast.

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

### *• Korte inhoud voorstel*

De Europese strategie geeft een overzicht van maatregelen die de marktontwikkeling voor alternatieve brandstoffen bevorderen. Dit om minder afhankelijk te worden van de olie-import, CO<sub>2</sub>-emissies te verlagen en de luchtkwaliteit te verbeteren. De voorgestelde richtlijn beoogt te komen tot een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen, vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten en consumenten goed te informeren over het gebruik van deze brandstoffen.

### *• Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid voor de Europese Unie en de lidstaten. De subsidiariteit en proportionaliteit wordt als positief beoordeeld met enkele kanttekeningen.

### *• Implicaties/risico's/kansen*

Het voorstel voor de richtlijn stelt gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten vast. Producenten kunnen hierdoor kosteneffectief voor de Europese markt produceren. Consumenten en transportbedrijven kunnen zich dan met hun voer- en vaartuigen, die gebruik maken van alternatieve brandstoffen pan-Europees verplaatsen. Stimulering van de alternatieve brandstofmarkt draagt bij aan de innovatiekracht van Europa.

### *• Nederlandse positie*

Nederland verwelkomt de strategie en het voorstel voor de richtlijn. De strategie ondersteunt het Nederlandse beleid voor alternatieve brandstoffen. Nederland onderschrijft de doelstellingen van de richtlijn om te komen tot gemeenschappelijke technische specificaties van oplaad- en tankpunten en informatieverstrekking aan consumenten. Nederland ondersteunt ook de wens om te komen tot een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Nederland is echter van mening dat het aan de lidstaten is om het aantal elektrische laadpunten en onderlinge afstand tussen tankpunten van alternatieve brandstoffen vast te stellen.

### **3. Samenvatting voorstel**

#### *• Inhoud voorstel*

Het voorstel is erop gericht het gebruik van alternatieve transportbrandstoffen, zoals Liquified Petroleum Gas (LPG), aardgas (Liquified Natural Gas (LNG), Compressed Natural Gas (CNG), Gas to Liquid (GTL), elektriciteit, vloeibare biobrandstoffen en waterstof te stimuleren, teneinde Europa minder afhankelijk te maken van de olie-import, de CO<sub>2</sub>-emissies te verlagen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Door technologische en commerciële tekortkomingen, het gebrek aan consumentenvertrouwen en het ontbreken van een adequate infrastructuur wordt de ontwikkeling van alternatieve brandstoffenmarkt geremd.

De Europese strategie voor alternatieve brandstoffen gaat na welke alternatieve brandstoffen olie kunnen vervangen en tegelijkertijd de uitstoot van broeikasgassen in het vervoer doen verminderen en geeft een overzicht van maatregelen die de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen kunnen bevorderen.

Het doel van de voorgestelde richtlijn is drieledig:

- komen tot een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen,
- vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten en
- consumenten goed over het gebruik van deze brandstoffen te informeren.

De lidstaten moeten voor de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en de infrastructuur nationale beleidskaders (nationaal actieplan) opstellen. De lidstaten dienen elke twee jaar verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van deze beleidskaders.

Om te komen tot een netwerk voor alternatieve transportbrandstoffen kent de richtlijn resultaatverplichtingen ten aanzien van de aantal elektrische laadpalen en de afstand tankpunten van de andere alternatieve brandstoffen.

#### *• Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft in het impact assessment onderzocht op welke manier de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in Europa gestimuleerd kan worden om zo de markt voor de alternatieve brandstoffen te kunnen laten groeien. De Commissie heeft hiervoor stakeholders en experts geraadpleegd. Nederland heeft deelgenomen aan de bijeenkomsten van de door de Commissie geconsulteerde Joint Expert Group on Transport and the Environment. In het impact assessment heeft de Commissie verschillende beleidsopties voor het stimuleren van de infrastructuur beoordeeld. De optie die in het voorliggende voorstel is uitgewerkt, stelt eisen aan de infrastructuur van alternatieve brandstoffen. Dit is inclusief de minimale dekking en bindende doelen voor alle alternatieve brandstoffen. De totale investeringskosten voor Nederland worden tot en met 2020 op 440 miljoen euro geschat.

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

##### *a) Bevoegdheid*

Artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Er is sprake van een gedeelde bevoegdheid voor de Europese Unie en de lidstaten.

##### *b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Het Nederlandse subsidiariteitsoordeel is positief. Totstandkoming van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is alleen doelmatig op een hoger schaalniveau dan dat van de individuele lidstaten. Door het vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties kunnen producenten van voer- en vaartuigen alsook die van en tank- en laadapparatuur kosten-effectief voor de Europese markt produceren. Consumenten en transportbedrijven kunnen er dan op rekenen dat ze zich pan-Europees met hun voer- en vaartuigen op alternatieve brandstoffen kunnen verplaatsen.

Het Nederlandse proportionaliteitsoordeel is positief met kanttekeningen. De verplichtingen op het gebied van technische harmonisatie zijn noodzakelijk voor het bereiken van het doel. Dit geldt niet voor de resultaatverplichtingen voor de realisatie, zoals verplichtingen ten aanzien van de aantallen elektrische laadpalen en de afstand tussen tankpunten van de andere alternatieve brandstoffen, en evenmin de rapportageverplichtingen ter zake. Nederland is van mening dat het aan de lidstaten zelf is om te bepalen welke instrumenten nationaal ingezet moeten worden om de uitrol van de infrastructuur te realiseren. De voorgestelde realisatietermijn van de richtlijn (2020) is niet in overeenstemming met andere Europese verplichtingen ten aanzien van het trans-Europees vervoersnetwerk. Nederland zal de Europese Commissie hierover opheldering vragen.

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

De Commissie stelt in de richtlijn voor dat zij de bevoegdheid krijgen om de technische eisen voor elektrische oplaadpunten en tankpunten voor waterstof, LNG en CNG te actualiseren. Nederland is van mening dat de technische eisen pas na consultatie van de lidstaten geactualiseerd kunnen worden, omdat de impact van deze eisen voor het bedrijfsleven en consumenten eerst bekend moeten zijn.

De Commissie wil ook de bevoegdheid krijgen om de onderwerpen die in het nationaal actieplan moeten worden opgenomen vast te kunnen stellen. Nederland is van mening dat de lidstaten zelf moeten kunnen bepalen hoe en in welke mate een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gerealiseerd kan worden. Nederland is daarom geen voorstander van dat de Commissie deze bevoegdheid krijgt.

Nederland kan instemmen met de uitvoeringshandelingen. Opgemerkt dient te worden dat de transporteisen voor gevaarlijke stoffen niet in Europees kader, maar in breder internationaal kader worden bepaald. Daar zal zoveel mogelijk bij aangesloten moeten worden.

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

### *a) Consequenties EU-begroting*

De totale kosten van de follow-up van de ten uitvoerlegging van de richtlijn worden door de Commissie geraamd op ongeveer 1 miljoen euro (2013–2020). Nederland is van mening dat de financiële middelen gevonden dienen te worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting.

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

Volgens het voorstel zou de nationale overheid door middel van fiscale prikkels en financiële middelen de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten stimuleren. In de impact assessment worden de totale investeringskosten voor Nederland tot en met 2020 op 440 miljoen euro geschat. Nederland is van mening dat het aan de lidstaten zelf is om te bepalen hoe zij de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gaan invullen. De investeringskosten zullen van die invulling afhangen. De financiering van deze kosten kunnen dan uit zowel publiek en/of private bronnen komen. De Europese Commissie geeft in de strategie wel aan dat hiervoor verschillende financieringsmogelijkheden zijn, zoals TEN-T fondsen, Cohesie en Structuurfondsen en leningen van de Europese Investeringsbank. Nederland zal zelf nog een impact assessment laten opstellen, waarin o.a. de financiële consequenties voor de overheden beter in beeld gebracht gaan worden.

Eventuele financiële consequenties van deze richtlijn worden op de begroting van de verantwoordelijke departementen opgevangen.

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

Door eisen aan technische specificaties te stellen kunnen producenten van voer- en vaartuigen en tank- en oplaadapparatuur op grote schaal voor de Europese markt gaan produceren. De transportsector en de consumenten krijgen door de pan-Europese netwerken een grote keuzemogelijkheid in brandstoffen. Dit betekent wel dat in de toekomst bij een volwaardig netwerk het aandeel benzine en diesel minder gaat worden.

In de impact assessment van de Europese Commissie worden de totale investeringskosten voor Nederland op 440 miljoen euro geschat. Dit bedrag kan uit zowel publiek en/of private bronnen komen. De Europese Commissie geeft in de strategie wel aan dat er verschillende financieringsmogelijkheden hiervoor beschikbaar zijn. Nederland zal zelf nog een impact assessment laten opstellen, waarin o.a. naast de financiële consequenties voor de overheden de financiële consequenties voor het bedrijfsleven en de consumenten beter in beeld gebracht gaan worden.

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

De regeldruk en administratieve lasten zullen naar verwachting voor de rijksoverheid en het bedrijfsleven nauwelijks toenemen. Het bedrijfsleven moet gaan voldoen aan de gemeenschappelijke technische specificaties voor oplaad- en tankpunten. Daar zal door de rijksoverheid op gecontroleerd moeten worden.

Voor de decentrale overheden en burgers heeft dit voorstel geen gevolgen voor de regeldruk of administratieve lasten. Opgemerkt dient wel te

worden dat decentrale overheden verantwoordelijk zijn voor de veiligheid en ruimtelijke inpassing van de infrastructuur.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

Nationale regelgeving: Implementatie van de technische specificaties in wet- en regelgeving.

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

Achttien maanden na inwerkingtreding van de richtlijn. Die termijn lijkt haalbaar.

*c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

In het tweejaarlijks verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad worden de eisen en termijnen geëvalueerd die in de richtlijn zijn vastgesteld met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur en de invoering van de specificaties, waarbij rekening wordt gehouden met de technische, economische en marktontwikkeling van de respectievelijke alternatieve brandstoffen, een en ander vergezeld van een wetgevingsvoorstel, voor zover passend.

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

*a) Uitvoerbaarheid*

Bij het beschikbaar stellen van alternatieve brandstoffen heeft de ILT geen toezichthoudende bevoegdheid. Wel speelt veiligheid van vooral laadpunten en leidingen van samengeperst gas een rol. De koppeling met nationale wetgeving (bijvoorbeeld BRZO en Bevb) hieromtrent is noodzakelijk.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de concessies van tank- en oplaadinfrastructuur langs de hoofdwegen.

Er zal een handhavings- en uitvoeringstoets worden opgesteld.

*b) Handhaafbaarheid*

Hangt af van hoe e.e.a. in de Nederlandse wetgeving wordt geïmplementeerd. Ook hierbij zijn veiligheidsaspecten van belang.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen.

## **9. Nederlandse positie**

Nederland verwelkomt de voorstellen als een goede stap om het gebruik van alternatieve brandstoffen te bevorderen. Nederland vindt het belangrijk dat zoveel mogelijk van deze alternatieve brandstoffen afkomstig zijn van duurzame hernieuwbare energiebronnen.

## *Strategie*

De Europese alternatieve brandstofstrategie is een ondersteuning van het door Nederland ingezette brandstoffenbeleid. Nederland verwelkomt de co-financieringsmogelijkheden, zoals TEN-T fondsen en Cohesie en Structuurfondsen die de Commissie beschikbaar stelt om de infrastructuur uit te kunnen rollen.

## *Richtlijn*

Om het gebruik van deze alternatieve brandstoffen te bevorderen onderschrijft Nederland de wens van de Commissie om te komen tot geharmoniseerde technische specificaties voor laad- en tankpunten. Dit zorgt ervoor dat de transportsector en de consumenten door de pan-Europese netwerken een grote keuzemogelijkheid in brandstoffen krijgen en zich daarmee door heel Europa kunnen verplaatsen. Nederland maakt bezwaar tegen de verplichting in de richtlijn om de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te realiseren. Nederland is van mening dat private stakeholders deze infrastructuur moeten gaan bouwen en betalen. Het is aan de lidstaten zelf om te beslissen of het noodzakelijk is dit met bijvoorbeeld fiscale instrumenten te stimuleren. Nederland vindt dat de richtlijn de lidstaten alleen een inspanningsverplichting kan opleggen om deze private investeringen, zowel langs de verkeers- als vaarwegen ruimtelijk te faciliteren. Eventuele financiële consequenties van deze richtlijn worden op de begroting van de verantwoordelijke departementen opgevangen.

## *Laad- en tankinfrastructuur*

In annex II van het voorstel wordt een concreet aantal elektrische laadpalen per lidstaat genoemd. Daarvan zou tien procent publiek toegankelijk moeten zijn. Nederland vindt dat elektrisch vervoer gestimuleerd moet worden. Nederland zet zich daarom in om de doelstelling van 200.000 elektrische voertuigen in 2020 te halen. Nederland is echter geen voorstander om lidstaten een doelstelling van een concreet aantal laadpalen op te leggen. Het is aan de lidstaten om te beslissen of ze een doelstelling formuleren en te bepalen wie verantwoordelijk is om die eventuele doelstelling te halen.

In het voorstel worden ook maximale afstanden voor tankpunten voor LNG, CNG en waterstof binnen een lidstaat genoemd. Nederland wil graag dat er infrastructuur voor deze alternatieve brandstoffen tot stand komt. Nederland is echter van mening dat de lidstaten zelf, en voor de grensregio's, in onderling overleg en samen met decentrale overheden en private stakeholders moeten bepalen wat de afstanden tussen de tankpunten zouden moeten zijn.

In annex III staan de technische specificaties voor de elektrische oplaadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen. Een deel van deze specificaties moeten nog worden vastgesteld. Deze specificaties zouden uiterlijk in 2014 vastgesteld moeten worden. Het gevaar is dat dit proces de uitrol van de infrastructuur kan vertragen. Nederland dringt er dan ook op aan om dit proces waar nodig zo snel mogelijk op te starten en af te ronden.

## *Veiligheid*

Omdat Nederland een dichtbevolkt land is zijn de externe veiligheidsaspecten van de opslag en transport van brandstoffen en tankstations erg belangrijk. In het voorstel wordt op deze aspecten betreffende LNG en



waterstof nauwelijks ingegaan. Nederland ziet graag naast uniforme technische standaarden voor alternatieve brandstoffen ook algemene veiligheidsstandaarden voor de opslag, transport en tankstations in de Europese regelgeving opgenomen worden. Dit wetend dat transporteisen voor gevaarlijke stoffen in breder internationaal kader worden bepaald.

#### *Toegankelijkheid*

Niet alleen moeten de technische specificaties ervoor zorgen dat de laad- en tankpunten interoperabel zijn. Nederland vindt ook dat alle publieke laad- en tankinfrastructuur voor iedereen toegankelijk moet zijn.

#### *Nationaal Actieplan*

Nederland is een voorstander dat elke lidstaat met nationale kaders ter bevordering van de totstandkoming van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen komt. Echter Nederland is van mening dat het aan de lidstaten is de doelen te bepalen alsook hoe de doelen gehaald moeten worden. Nederland ondersteunt dan ook niet de in de annex I expliciet opgenomen onderwerpen van de rapportageplicht.

#### *Stimuleringsmaatregelen*

Omdat de stimuleringsmaatregelen voor de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen maar een deel van de brandstofmarkt betreft kunnen deze stimuleringsmaatregelen gauw als steunmaatregelen worden beschouwd. Nederland pleit er dan ook voor om het steunregime in kader van deze stimuleringsmaatregelen goed te bekijken en indien nodig aan te passen. Een zinsnede in de richtlijn dat het in dergelijke gevallen gaat om toegelaten staatssteun kan zeer behulpzaam zijn.

#### *Consumenteninformatie over vervoersbrandstoffen*

Nederland vindt het erg belangrijk dat de consumenten goed over de compatibiliteit tussen voertuigen en brandstoffen worden geïnformeerd. Nederland steunt dan ook de voorstellen van de Commissie. Deze informatie zal afgestemd moeten worden met andere richtlijnen, zoals de richtlijn brandstofkwaliteit.