

Fiche 3: Mededeling actieplan infrastructuur alternatieve brandstoffen

1. Algemene gegevens

a) *Titel voorstel*

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Naar een zo breed mogelijk gebruik van alternatieve brandstoffen – een actieplan inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen volgens artikel 10, lid 6, van Richtlijn 2014/94/EU, met inbegrip van de beoordeling van de nationale beleidskaders volgens artikel 10, lid 2, van Richtlijn 2014/94/EU

b) *Datum ontvangst Commissiedocument*

08-11-2017

c) *Nr. Commissiedocument*

COM (2017) 652

d) *EUR-Lex*

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1510852464418&uri=CELEX:52017DC0652>

e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing.*

Niet van toepassing.

f) *Behandelingstraject Raad*

Transportraad

g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Deze mededeling maakt onderdeel uit van het tweede mobiliteitspakket. Dit pakket bevat zowel aanbod- als vraaggestuurde maatregelen om de transitie naar emissiearme en emissievrije mobiliteit in de EU te versnellen.

In het actieplan worden niet-bindende aanbevelingen gedaan die als doel hebben de implementatie van de nationale beleidsplannen te verbeteren en aan te vullen. Lidstaten hebben deze plannen opgesteld in het kader van de EU richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen¹ met als doel het creëren van grensoverschrijdende netwerken van tank- laad- en bunkerinfrastructuur voor elektriciteit, waterstof en (bio)gas (CNG en LNG). Tussen 2020 en 2030 moeten deze netwerken klaar zijn. De Europese Commissie concludeert dat er al veel vooruitgang geboekt is, maar dat er

1 Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

nog extra geïnvesteerd moet worden in de tank- en laadinfrastructuur in het kernnetwerk van het Trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V), maar met name in de urbane en suburbane gebieden. De Commissie constateert dat het ambitieniveau van de lidstaten onderling erg verschilt. Hierdoor zullen er gaten in de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ontstaan als er geen extra maatregelen worden genomen door zowel publieke als private stakeholders. Vanaf eind 2017 zal de Commissie alle lidstaten langsgaan in een roadshow om met iedere lidstaat het eigen nationale beleidsplan door te spreken. Het Nederlandse nationale beleidsplan is als voldoende beoordeeld.

De Commissie stimuleert lidstaten om gebruik te maken van de TEN-V corridor aanpak en van de financieringsmogelijkheden onder de Connecting Europe Facility (CEF) en de Interreg² programma's. De Commissie stelt uit de CEF en de NER300³ in totaal €800 miljoen extra aan financiering beschikbaar. Om de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (met name de laadinfrastructuur) in stedelijke gebieden te stimuleren wil de Commissie het Sustainable Urban Mobility Platform (SUMP) in het voorjaar van 2018 benutten om samen met de lokale autoriteiten hun plannen aan te passen. Daarnaast zal de Commissie onderzoeken of het mogelijk is om ook de aanschaf van voertuigen op alternatieve brandstoffen in stedelijke gebieden te financieren. Ook wijst de Commissie er op dat van de herziening van de Richtlijn energieprestatie gebouwen wordt verwacht dat deze gaat zorgen voor meer laadpunten in gebouwen:

Omdat de acceptatie door consumenten van de alternatieve brandstoffen van groot belang is, moet er voor gezorgd worden dat de consument in het gebruiksgemak geen verschil zal merken met de huidige fossiele brandstoffen. Zowel in eigen land als over de grens moet de consument gewoon kunnen laden en tanken en hiervoor eenvoudig kunnen betalen. Van belang is daarom te zorgen dat de betaalsystemen inter-operabel zijn. Hiervoor is nodig dat er meer door de industrie gesteunde open standaarden en communicatieprotocollen komen voor informatie-uitwisseling tussen spelers in de laadketen⁴. De Commissie kondigt een publieke consultatie aan die nog in 2017 zal starten over inter-operabele diensten voor elektrisch rijden. Daarnaast kondigt de Commissie een uitvoeringshandeling aan voor 2018 waarin een methodologie wordt voorgesteld voor het onderling vergelijken van de prijzen van conventionele en alternatieve brandstoffen, zodat consumenten deze informatie kunnen laten meewegen bij de keuze voor een nieuw voertuig. Deze uitvoerende handeling is onderdeel van de EU-richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen.

Een forse toename van elektrisch rijden heeft gevolgen voor de elektriciteitsnetwerken in de EU. Het is daarom belangrijk dat er gewerkt wordt aan slim laden, waarbij elektrische voertuigen worden geladen buiten de piekuren en wanneer de tarieven het laagst zijn. De Commissie spoort lidstaten daarom aan snel een akkoord te bereiken over de herschikking van de Richtlijn m.b.t. de gemeenschappelijke regels voor de interne elektriciteitsmarkt, die slim laden moet stimuleren⁵.

² Europese subsidieregeling voor ruimtelijke en regionale ontwikkeling

³ Programma waarin opbrengsten uit het Europese emissiehandelssysteem worden besteed aan innovatieve demonstratieprojecten met koolstofarme energie

⁴ Het gaat daarbij bijvoorbeeld om informatie over laadsessies en het doorberekenen van de kosten daarvoor aan de nationale serviceprovider van de betreffende klant, die in het buitenland zijn auto oplaadt.

⁵ COM (2016) 864

Daarnaast zal het Sustainable Transport Forum, dat is opgericht om lidstaten te ondersteunen bij de implementatie van de EU-richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen, komen met aanbevelingen voor de integratie van laadinfrastructuur in het elektriciteitsnetwerk.

De Commissie constateert tenslotte dat er nieuwe ontwikkelingen zijn die aandacht behoeven: de ontwikkeling van biogas om te zorgen voor de verduurzaming van aardgas in het vervoer en de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart en het vervoer per spoor. Daarnaast signaleert de Commissie dat er naast LNG, ook kansen zijn voor waterstof en biobrandstoffen als alternatieve brandstoffen voor de binnenvaart.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a. Essentie Nederlands beleid op dit terrein

De Nederlandse implementatie van de EU Richtlijn tankinfrastructuur voor Alternatieve brandstoffen is opgenomen in het nationaal beleidskader dat op 23 februari 2017 aan de Tweede Kamer is verstuurd⁶. Het beleidskader biedt een overzicht van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, CNG en LNG) voor vervoer en de bijbehorende streefcijfers met betrekking tot de laad-, tank- en bunkerinfrastructuur. Het beleidskader is mede gebaseerd op de visie op de laadinfrastructuur, welke op 6 december 2016 door de minister van Economische Zaken aan de Kamer is gestuurd⁷. Het Nederlandse beleid is al geruime tijd gericht op het streven naar zo schoon mogelijke en zo efficiënt mogelijke vervoer- en transportmodaliteiten. Dit beleid is onder meer vormgegeven in het SER Energieakkoord en de daarbij behorende akkoorden en convenanten, zoals de SER Duurzame Brandstofvisie met LEF en de Rijksbrede Maritieme Strategie. De kern van het beleidskader zijn de nationale streefcijfers voor de nodige infrastructuur en de maatregelen om de markt voor alternatieve brandstoffen (verder) te ontwikkelen. De streefcijfers die in het nationaal beleidskader zijn opgenomen, betreffen gezamenlijke ambities van marktpartijen en de overheid. Het realiseren van publiek toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is echter in eerste instantie aan de markt. Afhankelijk van de marktfase waarin de alternatieve brandstof zich bevindt, werkt de overheid op passende wijze samen met de private sector bij de aanleg van de infrastructuur.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet waardeert de mededeling en de beoordeling van de Commissie van de nationale beleidsplannen. Het kabinet is verheugd dat de Nederlandse inzet om te komen tot adequate netwerken van tank- laad- en bunkerinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen positief door de Europese Commissie is beoordeeld en kijkt uit naar het bezoek van de Europese Commissie aan Nederland. Na het bezoek van de Europese Commissie zal er een appreciatie naar de Kamer worden gestuurd van de beoordeling door de Europese Commissie van het Nederlandse beleidskader van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen.

⁶ kst-30196-538

⁷ Kamerstuk 31305 nr. 220

De analyse van het totaal van alle nationale beleidsplannen laat zien dat er op Europees gebied nog extra inspanningen geleverd moeten worden om te komen tot EU-brede adequate publiek toegankelijke netwerken. Het is daarom positief dat de Commissie van plan is om in de TEN-V werkplannen aandacht te besteden aan de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en dat er onder de CEF en de NER300 in totaal 800 miljoen extra aan financiering beschikbaar komt. Hoewel de Commissie dit niet noemt in de mededeling, vindt het kabinet het een positieve ontwikkeling dat de Commissie een koppeling stimuleert met relevante TEN-E programma's in het kader van opslag van duurzame energie: de zogenaamde Synergy projecten. Nederland zet actief in op de co-financieringsmogelijkheden met betrokken stakeholders en zal ten behoeve van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen daarvoor reeds gealloceerde middelen inzetten.

De Commissie geeft aan te verwachten dat de herziening van de richtlijn energieprestatie gebouwen zal zorgen voor meer laadpunten. Het kabinet gaat er van uit dat deze herziening maar een beperkt effect zal hebben, aangezien de bepalingen uit de richtlijn (waar momenteel nog over wordt onderhandeld) naar verwachting voornamelijk zullen gaan over voorbereidende werkzaamheden zoals de aanleg van lege buizen en alleen zullen gelden voor nieuwe gebouwen of gebouwen die ingrijpend worden verbouwd. In Nederland gaat het niet om grote aantallen.

Het kabinet onderschrijft het belang dat de Commissie hecht aan het realiseren van grensoverschrijdende inter-operabele publiek toegankelijke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het gemak van rijden op alternatieve brandstoffen voor de consument is cruciaal om de omslag naar nul-emissie rijden te bewerkstelligen. Daarom ondertekende het kabinet op 7 december jl. een samenwerkingsovereenkomst in het kader van de Benelux om grensoverschrijdend elektrisch rijden mogelijk te stimuleren. Ook in het Sustainable Transport Forum zal Nederland zich hiervoor inzetten. Daarnaast werkt Nederland nauw samen met inmiddels 13 andere lidstaten aan een eenduidige uitrol van alternatieve brandstoffen in de informele *Government Support Group on alternative fuels*.

Tenslotte is het kabinet verheugd dat de Europese Commissie oog blijft houden voor nieuwe ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart, de ontwikkeling van biogas en de ontwikkeling van kansrijke alternatieven, naast (bio)LNG, voor de binnenvaart. Het kabinet vindt het belangrijk dat de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen een stimulans biedt voor de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen. Gezien de snelle technologische ontwikkelingen op dit terrein moet de richtlijn ruimte laten voor voortschrijdende inzichten.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Naar verwachting zullen de maatregelen die de Commissie aankondigt die tot doel hebben de lidstaten te ondersteunen bij de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen positief

worden ontvangen. Lidstaten waarvan de Commissie de nationale beleidsplannen heeft beoordeeld en die worden aangespoord tot extra inspanningen, zullen eerder kritisch hierop reageren.

3. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten

a) Bevoegdheid

Positief. De mededeling ziet op het milieubeleid. Op dit terrein is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de Unie en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub e, VWEU). De mededeling betreft een beoordeling door de Commissie van de uitvoering van Richtlijn 2014/94 m.b.t. de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. In de mededeling doet de Commissie niet-bindende aanbevelingen die als doel hebben de implementatie van de nationale beleidsplannen te verbeteren en aan te vullen. De Commissie is hiertoe bevoegd.

b) Subsidiariteit.

Nederland heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de subsidiariteit. De Commissie geeft een beoordeling van in hoeverre de nationale beleidsplannen van alle lidstaten bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen. Deze analyse kan alleen op EU niveau worden uitgevoerd.

c) Proportionaliteit

Nederland heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de proportionaliteit. Uit de mededeling vloeien geen verplichtingen voort. Er worden ook geen nieuwe wetgevende voorstellen aangekondigd. Ten aanzien van de uitvoering van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen geeft de Commissie slechts aanbevelingen. Deze aanbevelingen gaan niet verder dan noodzakelijk om de lidstaten te ondersteunen bij het implementeren en aanvullen van hun nationale beleidsplannen.

d) Financiële gevolgen

De mededeling heeft geen financiële gevolgen voor de nationale begroting.

Het kabinet zet reeds gealloceerde middelen in voor de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ter invulling van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen.

De Commissie kondigt aan dat wegens het succes van de Connecting Europe Facility call voor de uitrol van infrastructuur van alternatieve brandstoffen, waarin publieke en private financiering werd gecombineerd, er 350 miljoen euro extra wordt vrijgemaakt ten behoeve van voorstellen die in het voorjaar van 2018 kunnen worden ingediend. Daar bovenop komt er 450 miljoen euro extra beschikbaar uit de nieuwkomersreserve (NER 300). Nederland is van mening dat eventuele EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014-2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting.

e) Gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

Deze mededeling heeft geen directe gevolgen voor de regeldruk en de administratieve lasten. De in de mededeling genoemde regelgeving is reeds verschenen en separaat beoordeeld. Van de verwachte uitvoeringshandeling m.b.t. de methode om brandstofprijzen onderling te vergelijken is nog niet bekend of dit zal leiden tot stijging van de regeldruk of administratieve lasten. Dit zal worden beoordeeld bij verschijnen van de uitvoerende handeling.