

Vergaderjaar 2018–2019

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 747**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 november 2018

Op 20 december a.s. vindt in Brussel de laatste Milieuraad onder Oostenrijks voorzitterschap plaats. Hierbij ontvangt u, mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de geannoteerde agenda voor deze Raad.

Tijdens deze Raad zullen de LIFE-verordening 2021–2027 en de verordening voor CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen in 2025 en 2030 op de agenda staan. Over eventuele wijzigingen in de agenda wordt u mondeling geïnformeerd tijdens het AO Milieuraad op 6 december.

### **LIFE-verordening 2021–2027**

Tijdens de Milieuraad beoogt het Oostenrijks voorzitterschap een voortgangsrapportages te geven, en een gedeeltelijke algemene oriëntatie over de LIFE-verordening 2021–2027 aan te nemen. In juni 2018 presenteerde de Commissie, als onderdeel van het volgende meerjarig financieel kader (MFK), een voorstel voor een verordening inzake de vaststelling van een programma voor het milieu en voor klimaatactie (LIFE) voor 2021–2027. LIFE heeft een relatief bescheiden budget en speelt de rol van katalysator ter ondersteuning van kleinschalige acties om duurzame productie-distributie- en consumentenpraktijken op te starten die behoud, bescherming, en verbetering van de kwaliteit van het milieu beogen. De Commissie stelt een verruiming van het programma voor, mede door een overheveling van het thema «clean energy transition» vanuit het programma Horizon Europe. Daarmee zou LIFE voortaan ruimte bieden voor innovatieve projecten op het gebied van schone energie. Daarnaast ziet de Commissie een belangrijke rol voor het thema natuur in het LIFE-programma. Dat vertaalt zich naar een grotere intensivering dan bij de andere bestaande LIFE thema's (milieu, biodiversiteit en klimaat).

## Inzet Nederland

Nederland steunt de versterkte aandacht voor klimaat en natuur in het voorstel voor het volgende MFK. Nederland staat positief tegenover de ambities en doelen van het LIFE-programma, waarmee invulling wordt gegeven aan de Nederlandse prioriteiten rondom innovatie, klimaat en duurzaamheid. Nederland vindt synergie met programma's als de structuurfondsen, het gemeenschappelijk landbouwbeleid en Horizon Europe belangrijk voor de effectieve invulling van de katalysatorfunctie van LIFE. Hierbij gaat het onder andere om de uitrol van technische innovaties voortkomend uit andere EU-programma's. Nederland steunt tot slot de ambities van het LIFE-programma op het terrein van hernieuwbare energie, circulaire economie en biodiversiteit. Zoals vastgelegd in de Kamerbrief van 1 juni 2018<sup>1</sup> over de Kabinetsappreciatie van het Commissie MFK-voorstel, maken de onderhandelingen over de toekomst van het LIFE-programma, wat betreft de financiële aspecten, integraal onderdeel uit van de onderhandelingen over het MFK 2021–2027. Het kabinet hecht eraan dat de algemene oriëntatie van LIFE niet vooruit loopt op de integrale besluitvorming betreffende het MFK.

## Indicatie krachtenveld

Het LIFE-programma en de voorgestelde intensivering van het budget kan rekenen op brede steun van de Europese lidstaten. Er bestaat echter wel discussie over de hoogte van cofinanciering, de geografische balans in de verdeling van het budget over de lidstaten, en de financiering van de capaciteitsopbouw van nationale contactpunten.

## **Verordening voor CO<sub>2</sub>-normen zware bedrijfsvoertuigen in 2025 en 2030**

Het Oostenrijks voorzitterschap zegt aan te sturen op een algemene oriëntatie tijdens deze Milieuraad. Daarmee kan de trilog worden gestart met het Europees Parlement en de Europese Commissie. In mei van dit jaar presenteerde de Commissie haar voorstel voor nieuwe CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens en bussen). Het voorstel behelst een reductiepercentage van minus 15% in 2025 en minus 30% in 2030, met 2019 als referentiejaar. Zoals toegelicht in het BNC-fiche<sup>2</sup> ziet Nederland ruimte voor aanscherping van deze door de Commissie voorgestelde reductiepercentages. Nederland vindt bovendien de stimuleringsmaatregelen voor laag- en nul-emissie voertuigen niet doelmatig en marktverstrend.

## Inzet Nederland

Nederland steunt het doel van het voorstel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de EU te reduceren, maar wil het voorstel op onderdelen aanscherpen. Om die reden heeft Nederland een alternatief voorstel ingediend. Hierbij zoekt Nederland de samenwerking met andere lidstaten. In dat voorstel wordt het ambitieniveau aangescherpt en worden de steunmaatregelen voor laag- en nul-emissie voertuigen aangepast. Tijdens de Milieuraad zal Nederland, samen met andere gelijkgestemde landen en op basis van het alternatieve voorstel, aangeven dat de CO<sub>2</sub>-reductiepercentages kunnen worden aangescherpt en dat de steunmaatregelen voor laag- en nul-emissievoertuigen moeten worden aangepast.

<sup>1</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 1349.

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2600.

## Indicatie krachtenveld

Diverse lidstaten hebben nog geen definitief standpunt ingenomen. Dit komt deels door de technische complexiteit van het dossier. Landen zijn nog zoekende naar hun positie en dat kan betekenen dat er ruimte voor beïnvloeding is. Vandaar dat Nederland het initiatief heeft genomen om het alternatief voorstel in te dienen. Enkele lidstaten zijn net als Nederland van mening dat het ambitieniveau van het voorliggende voorstel nog kan worden aangescherpt. Echter, er is ook een groep lidstaten die heeft aangegeven het voorstel van de Commissie toereikend te vinden. Dat maakt het zoeken en bereiken van een compromis niet eenvoudig. Het is daarom niet zeker dat het lukt om tijdens deze Milieuraad een hoofdlijnen-akkoord te bereiken.

Het Europees Parlement (EP) heeft op 14 november plenair gestemd, en is voorstander van meer ambitie. Op 25 oktober 2018 heeft de milieuc commissie het verslag van rapporteur Eickhout met meerderheid van stemmen aangenomen<sup>3</sup>. In het verslag pleit het EP voor een reductiepercentage van 20% in 2025 en 35% in 2030. Ook het aandeel van laag- en nul-emissievoertuigen moet volgens het verslag omhoog. Hiervoor stelt het EP een benchmark voor in combinatie met een bonus/malus systeem. Ook is het EP kritisch over de super-credits voor bussen die de Commissie in het kader van deze richtlijn voorstelt, omdat CO<sub>2</sub>-normen voor bussen buiten de scope van deze richtlijn vallen.

## **Diversen**

Inkomend EU-voorzitter Roemenië zal het programma voor de komende zes maanden presenteren. Het Oostenrijkse Voorzitterschap heeft op het moment van het versturen van deze brief de verdere invulling van de diverspunten nog niet geconcretiseerd, buiten de indicatie dat er terugkoppelingen zullen worden gegeven van recente internationale bijeenkomsten.

## **Stand van zaken richtlijn plastic wegwerpproducten**

Met deze brief informeer ik u tevens over de stand van zaken rond het voorstel<sup>4</sup> voor een richtlijn betreffende de vermindering van de effecten van bepaalde kunststofproducten op het milieu (de zgn. single-use plastics richtlijn). Deze is niet opgenomen op de agenda van deze Milieuraad. De Oostenrijkse voorzitter wil het momentum benutten en heeft ingezet op een politieke overeenkomst met het Europees Parlement (EP), nog tijdens zijn termijn als voorzitter, om zeker te zijn dat afronding binnen het mandaat van het huidige EP en Commissie mogelijk blijft. Het Voorzitterschap heeft daarvoor in Coreper een onderhandelingsmandaat gekregen van de Raad. Het EP heeft op 24 oktober plenair gestemd over het voorstel. Daarmee is een nieuwe onderhandelingsfase ingegaan tussen EP, Raad en Commissie (triloog).

In het algemeen kan ik aangeven dat het EP, net als Nederland, voorstander is van het verder verhogen van het ambitieniveau van het Commissievoorstel. Over het algemeen is de Raad iets behoudender, hoewel er ook binnen de Raad meerdere lidstaten zijn die de onderhandelingen met het EP willen gebruiken om de ambitie en impact te versterken. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de verdere concretisering van de consumptiereductiedoelstelling voor «on-the-go» verpakkingen, een

<sup>3</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2018-0354+0+DOC+XML+V0//NL&language=NL>.

<sup>4</sup> COM(2018) 340.

sterke basis voor EPR-schema's (*extended producer responsibility*) als bindend instrumentarium voor het organiseren van producentenverantwoordelijkheid en een ambitieuze doelstelling voor inzameling van plastic flessen met het oog op recycling.

De Commissie en een aantal lidstaten benadrukken daarnaast het belang van juridische helderheid en een geharmoniseerde aanpak met het oog op de interne markt. Uiteraard zal Nederland binnen deze onderhandelingen blijven inzetten op een ambitieus pakket van maatregelen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer