

Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Kazernestraat 52  
2514 CV DEN HAAG

Datum 7 oktober 2021  
Betreft Verslag Informele Energieraad 21-22 september 2021

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u het verslag aan van de Informele Energieraad die op 21 en 22 september onder Sloveens voorzitterschap plaatsvond in Ljubljana, Slovenië.

Hoogachtend,

D. Yeşilgöz-Zegerius  
Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat - Klimaat en Energie

## Verslag van de Informele Energieraad d.d. 21-22 september 2021

Ons kenmerk  
DEIZ / 21243546

### **Hernieuwbare Energierichtlijn (RED) en Energie- Efficiëntierichtlijn (EED)**

Het Sloveens voorzitterschap vroeg de lidstaten ter oriëntatie van gedachten te wisselen over de herziening van de richtlijn voor hernieuwbare energie, *Renewable Energy Directive* (RED) en van de richtlijn voor energie-efficiëntie, *Energy Efficiency Directive* (EED). De Europese Commissie heeft op 14 juli jl. voor deze herzieningen voorstellen gedaan als onderdeel van het "Fit-for-55%" pakket. Op 17 september jl. heeft uw Kamer de eerste kabinetsappreciatie ontvangen op dit pakket.<sup>1</sup> Bijna alle lidstaten gaven aan de voorstellen nog te bestuderen en tijdens de Informele Energieraad alleen een eerste reactie op hoofdlijnen te kunnen geven. Nederland gaf ook aan nog met het parlement te moeten spreken over de voorstellen.

In de discussie verwelkomden nagenoeg alle lidstaten het "Fit-for-55%" pakket en de noodzaak om op Europees-niveau klimaatneutraliteit in 2050 te bereiken. Veel lidstaten onderkennen dat om de broeikasgasemissiereductiedoelen van 2030 te halen, de RED en EED aangepast dienen te worden. Enkele lidstaten gaven aan wel knelpunten te zien ontstaan voor inpassing van hernieuwbare energie in het elektriciteitsnet.

Naast steun voor de overkoepelende doelen, verklaarde een grote meerderheid van de lidstaten voorstander te zijn van genoeg flexibiliteit, meer maatwerk en ruimte voor nationale omstandigheden bij het nemen van maatregelen. Er werd breed gedeeld dat (te) veel (bindende) subdoelen, bijvoorbeeld voor specifieke sectoren, lidstaten kunnen beperken in deze flexibiliteit. Hierdoor kunnen de kosten voor broeikasgasemissiereductie toenemen en kunnen andere emissiereductiemaatregelen niet ten volle benut worden. Daarnaast zien veel lidstaten grote uitdagingen in het EED-voorstel. De Commissie en het voorzitterschap gaven aan hiermee rekening te houden in de verdere behandeling van de voorstellen.

Verder werd in de discussie aandacht gevraagd voor een aantal specifieke energiedragers. Enkele lidstaten, waaronder Nederland, noemden het belang van waterstof. Nederland benadrukte tevens dat er binnen het decarbonisatiepakket, dat de Commissie eind dit

<sup>1</sup> Deze kabinetsappreciatie bestaat uit een overkoepelende Kamerbrief (kenmerk 2021Z15864) en BNC-fiches voor de verschillende voorstellen uit het "Fit-for-55%" pakket (Kamerstukken 22 112, nr. 3185 tot en met 3198).

jaar zal presenteren, oog moet zijn voor de rol van koolstofarme, inclusief blauwe, waterstof. Een aantal bosrijke lidstaten gaf aan tegen striktere normen voor biograndstoffen te zijn; een enkele lidstaat noemde hier expliciet dat dit nodig is om het gebruik van kolen sneller uit te faseren. Nederland heeft aangegeven juist de strenge normen te verwelkomen. Ook noemde een aantal lidstaten het belang van kernenergie om de reductiedoelstellingen te halen en zij verwezen in dit kader naar de taxonomie. Ook wees een aantal Oost-Europese lidstaten op het belang van aardgas voor de transitie.

Veel lidstaten waaronder Nederland noemden het draagvlak in de samenleving als een belangrijke factor, ook in verband met de hoge energieprijzen. Een aantal lidstaten noemde het probleem van energiearmoede. Een enkele grote lidstaat gaf aan dat energie-efficiëntie ook juist kan bijdragen aan minder lasten voor de samenleving en benadrukte het belang van investeringen op de korte-termijn. Enkele (Oost-Europese) lidstaten gaven aan dat lastenverdeling tussen lidstaten cruciaal is.

Vanwege de hoge energieprijzen riep een aantal lidstaten op tot (EU-)maatregelen. Een paar lidstaten gaven aan dat we mede om deze reden snel naar hernieuwbare energievoorziening moeten. De Commissie stelde dat het nemen van ad hoc-maatregelen niet de beste oplossing is. Een goed werkende energiemarkt is het beste middel. Daarnaast kunnen er mededingingsproblemen ontstaan bij ingrijpen op de markt. De Commissie kondigde aan in de aankomende weken met een *toolbox* met maatregelen te komen die lidstaten kunnen nemen met inachtneming van de interne energiemarkt en mededingingsregels.

Tot slot concludeerde het voorzitterschap dat de inbreng van de lidstaten meegenomen wordt in de verdere behandelingen en dat zij voor de Energieraad in december met een voortgangsrapportage over de RED- en EED-onderhandelingen zal komen.

### **Gezamenlijke sessie e-mobility**

Het Sloveens voorzitterschap opende de discussie met het benadrukken van het belang van deze gezamenlijke bijeenkomst van Energie- en Transportministers. De wisselwerking tussen de energie- en klimaatsectors zou cruciaal zijn om de klimaattransitie te bewerkstelligen. Gezamenlijke sessies helpen om energie- en transportbeleid op elkaar af te stemmen, en zo synergiën te

creëren die zowel de energietransitie als de transitie naar een duurzame mobiliteitssector stimuleren.

Eurocommissaris Adina Vălean (transport) onderstreepte deze notie van het Sloveens voorzitterschap, en benadrukte dat samenwerking nodig is om een groene transitie te bewerkstelligen. In dit kader benadrukte de Eurocommissaris het belang van een stabiel wetgevend raamwerk, waarbij ze refereerde aan verschillende voorstellen uit het recent gelanceerde “Fit-for-55%” (Ff55) pakket (onder meer *Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)*, *FuelEU Maritime*, *RefuelEU Aviation*). De Commissie onderstreepte dat afstemming tussen vraag naar, en aanbod van duurzame laad- en tankinfrastructuur cruciaal is voor een transitie naar duurzame vormen van mobiliteit. Dit vereist nauwe afstemming met de energietransitie, met het oog op het beschikbaar stellen van voldoende netcapaciteit. AFIR zou moeten helpen bij deze afstemming, waarbij ook de samenhang met het TEN-T netwerk moet worden gezocht volgens de Commissie.

Eurocommissaris Kadri Simson (energie) sprak zich ook uit voor het belang van coördinatie tussen de energie- en transportsector, en wil silovorming voorkomen. Om de doelen van de Europese *Green Deal* te behalen zijn interventies in de transportsector noodzakelijk volgens de Commissie, waarbij de Eurocommissaris refereerde aan de voorstellen omtrent (herziening van) *Emission Trading System (ETS)*, *Renewable Energy Directive (RED)* en *Energy Efficiency Directive (EED)*. Marktwerking wordt door de Commissie noodzakelijk geacht om kosteneffectieve en energie-efficiënte oplossingen te vinden voor decarbonisatie in zowel de energie- als transportsector. Eurocommissaris Simson benadrukte het belang van een coherent wetgevend raamwerk dat bijdraagt aan een effectief, inclusief, uitvoerbaar, kostenefficiënt en duurzaam energie- en transportsysteem van de toekomst.

Veel lidstaten spraken hun waardering uit voor het initiatief van het Sloveens voorzitterschap om de raakvlakken tussen energie- en transportsectoren te bespreken. Alle lidstaten onderstreepten het belang om de verschillende onderdelen van de energie- en mobiliteitstransitie integraal te benaderen, daar silovorming beide transities niet ten goede zal komen. Lidstaten deelden de opvatting dat de transitie naar duurzame mobiliteit een cruciaal onderdeel is van het streven naar 55% emissiereductie in 2030, en klimaatneutraliteit in 2050.

Een aantal lidstaten verwelkomde AFIR, en onderstreepte de noodzaak tot uitrol van duurzame laad- en tankinfrastructuur om te

voldoen aan de groeiende vraag naar elektrische voertuigen en de daarmee samenhangende energiebehoefte. Een aantal lidstaten sprak zich uit voor het belang van flexibiliteit in de plaatsing van laadpunten, rekening houdend met lokale geografie en populatie. Veel lidstaten onderstreepten het belang van toegankelijke en transparante gebruikersinformatie, wat het gebruiksgemak van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur moet verhogen en daarmee duurzame alternatieven aantrekkelijker moet maken. Het belang van marktwerking in de ontwikkeling van laadinfrastructuur werd benadrukt, waarbij sommige lidstaten pleitten voor beperkte publieke financiering in de opstartfase (bijvoorbeeld via fondsen uit de *Recovery and Resilience Facility* (RRF)), om zo de uitrol van laadinfra te stimuleren waarna de markt dit verder op kan pakken.

Nederland onderstreepte in haar interventie het belang van een coherente aanpak van de energietransitie en de transitie naar duurzame mobiliteit, ook in het kader van het "Fit-for-55%" pakket. Nederland legde nadruk op de uitrol van laadinfrastructuur, in het kader waarvan het ambitieniveau van AFIR werd verwelkomd. Nederland waarschuwde voor het risico op fragmentatie. Zij benadrukte dat namelijk gewaarborgd moet worden dat zowel de vraag naar als het aanbod van laadinfrastructuur in lijn loopt met het aantal elektrische voertuigen en de beschikbare netcapaciteit. In deze context benadrukte Nederland ook dat AFIR niet tot onbruikbaarheid van bestaande laadinfrastructuur mag leiden. Het voorzitterschap sloot de sessie af met het benadrukken van de relevantie van het organiseren van deze gezamenlijke sessie, en sprak de hoop uit dat deze bijeenkomsten in de toekomst vaker zullen worden georganiseerd.