

Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Prinses Irenestraat 6  
2595 BD DEN HAAG

Datum 13 februari 2023  
Betreft Stand van zaken *Fit for 55*-pakket

Geachte Voorzitter,

Conform het verzoek van uw vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat van 17 september 2021 (kenmerk 2021Z15315/2021D33994) vindt u hierbij mijn achtste periodieke brief omtrent de stand van zaken van het krachtenveld en het verloop van de onderhandelingen over het *Fit for 55*-pakket.

R.A.A. Jetten  
Minister voor Klimaat en Energie

## **Stand van zaken *Fit for 55*-pakket**

Het Zweedse voorzitterschap toont de ambitie om zo veel mogelijk onderdelen van het Fit for 55-pakket die zich nu nog in triloofase bevinden af te ronden voor het eind van het Zweedse voorzitterschap in juni.

De trilogie zijn de fase waarbij onderhandeld wordt tussen het Europees Parlement (EP), de Europese Commissie en het Zweedse voorzitterschap namens de Raad. Nederland zet met gelijkgezinde landen in op een zo snel mogelijke afronding van de onderhandelingen met behoud van het ambitieniveau. Dat is niet alleen essentieel voor het behalen van onze klimaatdoelen, maar speelt ook een belangrijke rol in het verminderen van onze energieafhankelijkheid van Rusland.

Op dit moment bevinden de volgende wetsvoorstellen zich in de triloofase: FuelEU Maritime, Refuel Aviation, AFIR, RED en EED.<sup>1</sup>

Voor de volgende wetsvoorstellen is inmiddels een akkoord bereikt in de trilogie: ETS, SCF en CBAM.<sup>2</sup> Uw kamer is geïnformeerd over het voorlopige akkoord over de herziening van het ETS en het SCF in de kamerbrief van 22 december.<sup>3</sup> Uw Kamer is in de vorige stand van zaken brief (dd. 7 december 2022)<sup>4</sup> geïnformeerd over de voorlopige akkoorden die zijn bereikt op ESR, LULUCF en CO<sub>2</sub>-normen lichte voertuigen. Het EP en de Raad moeten deze akkoorden enkel nog formeel goedkeuren, daarna zal de wetgeving definitief worden. Aangezien er een akkoord is bereikt over deze wetsvoorstellen zal hierover in principe niet meer apart in de volgende brieven omtrent de stand van zaken van de onderhandelingen over Fit-for-55 worden bericht. Na formeel akkoord van alle partijen is de wetgeving definitief, waarna nationale en Europese implementatie van de regelgeving kan starten.

Wat betreft het decarbonisatiepakket, de methaanverordening en de EPBD moeten de trilogie nog van start gaan.<sup>5</sup>

Ook ga ik in deze brief in op mijn toezegging om terug te komen op koolstofarme waterstof in de Europese regelgeving.

## **Milieuraad**

### *ETS luchtvaart herziening*

December jl. is een voorlopig akkoord bereikt in de trilogie over de herziening van het EU emissiehandelssysteem voor de luchtvaart. U bent hierover kort geïnformeerd in de brief van december 2022<sup>6</sup>. Het kabinet is nog in afwachting

<sup>1</sup> Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), Renewable Energy Directive (RED), Energy Efficiency Directive (EED)

<sup>2</sup> het EU emissiehandelssysteem (ETS), Social Climate Fund (SCF), Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

<sup>3</sup> Kamerstuk 21 501-08 nr. 889

<sup>4</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3566

<sup>5</sup> Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)

<sup>6</sup> Kamerstuk 21501-08 nr. 889

van de definitieve wetsteksten. De formele goedkeuring van dit voorlopige akkoord door de lidstaten en het Europees Parlement zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2023 plaatsvinden.

Hieronder volgt een korte appreciatie, voor zover bekend, van het voorlopige akkoord.

Het voorlopige akkoord op het ETS voor de luchtvaart is op hoofdlijnen dichtbij essentiële elementen van de Algemene Oriëntatie (AO) gebleven, zoals bereikt op de Milieuraad van 28 juni. Daarbij gaat het o.a. om de toepassing van het ETS op vluchten binnen de EER<sup>7</sup> en CORSIA op vluchten van en naar bestemmingen buiten de EER. De manier waarop dit in de richtlijn vastgelegd wordt is gewijzigd t.o.v. de AO. In het voorlopige akkoord wordt namelijk de tijdelijke derogatie ('*stop the clock*') verlengd tot 2027. Deze derogatie is een inperking op het toepassingsgebied van het ETS op vluchten binnen de EER. Voor de stimulering van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen worden jaarlijks 20 miljoen gratis rechten vrijgemaakt. De manier waarop deze rechten verdeeld worden en voor welk type duurzame brandstoffen deze gelden zal duidelijker worden uit de definitieve wetsteksten.

Op een aantal punten is het voorlopig akkoord dichter naar de Nederlandse inzet geschoven. Zo worden de gratis rechten voor de luchtvaart sneller afgebouwd en stoppen per 2026, in lijn met de inzet van het kabinet. Er is overeengekomen dat de Commissie via een uitvoeringsbesluit monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van niet-CO<sub>2</sub> effecten moet voorstellen. Ook dit is in lijn met de kabinetsinzet.

Het akkoord op het algemene ETS-voorstel is ook op een aantal andere onderdelen relevant voor de luchtvaartsector, o.a. het ambitieniveau dat omhoog is gegaan voor het bestaande ETS1.

## **Energieraad**

### *RED*

Het voorstel bevindt zich momenteel in de triloofase. Het Zweeds voorzitterschap wil de onderhandelingen in maart afronden.

Op het REPowerEU-voorstel voor versnelde vergunningverleningsprocedures voor hernieuwbare energie is tijdens de Energieraad op 19 december jl. een AO bereikt. De Commissie heeft in haar voorstel aanpassingen voorgesteld aan de hernieuwbare energierichtlijn (RED). Deze voorstellen worden nu door het voorzitterschap betrokken bij de trilogie over de RED. De voorstellen betreffen versnelling van de besluitvorming bij vergunningen, met behoud van de bescherming van natuur en milieu. Dit betreft met name bepalingen over het aanwijzen van bepaalde gebieden voor hernieuwbare energieprojecten (*renewables go-to areas*), waarin vergunningsverlening voor energieprojecten gestroomlijnd en versneld wordt. Daarnaast worden energietransitieprojecten nadrukkelijk aangemerkt als van overstijgend publiek belang (*overriding public interest*). Verder worden wijzigingen voorgesteld over de toetsingswijze van

---

<sup>7</sup> Europese Economische Ruimte

ecologische impact van energietransitieprojecten, mits significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Er is in de afgelopen maanden in de onderhandelingen met het EP veel voortgang geboekt op technisch niveau en in de politieke trilogie. Ten aanzien van de sectordoelen voor industrie heeft het voorzitterschap laten weten dat er een voorlopig akkoord is bereikt met het EP voor meer ambitie op de inzet van hernieuwbare waterstof en afgeleide hernieuwbare brandstoffen (RFNBO's) in de industrie. Tegelijkertijd is in het compromis rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van het doel. Dit is in lijn met de inzet van het kabinet.<sup>8</sup>

Ten aanzien van de sectordoelen voor de gebouwde omgeving en de sectordoelen voor warmte/koude is er met het EP het voorlopig akkoord bereikt om de ambitie van de AO aan te houden.

Voor de artikelen over transport zijn de onderhandelingen onlangs gestart. De discussie richt zich met name op de hoogte van het algemene doel voor hernieuwbare energie in de transportsector en op het subdoel voor waterstof (RFNBO's). Compromisvoorstellen van het voorzitterschap lijken de ambitie vergeleken met het voorstel van de Commissie af te zwakken, bijvoorbeeld door een lagere minimumverplichting voor waterstof voor te stellen die tevens indicatief in plaats van bindend is. Het kabinet blijft zich conform de inzet zoals beschreven in het BNC-fiche Herziening Richtlijn Hernieuwbare Energie<sup>9</sup> inzetten op het behoud van een bindende ambitie op deze twee punten. Mocht de ambitie voor vervoer inderdaad afgezwakt worden, dan kan Nederland bij de implementatiefase alsnog een ambitieuzere koers varen binnen de keuzevrijheden die de richtlijn biedt.

De lidstaten blijven verdeeld over de ophoging van het overkoepelende EU-doel naar 45% hernieuwbare energie, zoals voorgesteld door de Commissie in het kader van het REPowerEU-plan en zoals gesteund door het EP. Nederland behoort tot de groep van meer ambitieuze lidstaten die positief zijn ten opzichte van een ophoging van het doel voor hernieuwbare energie en kan, indien er voldoende draagvlak is bij andere EU-lidstaten voor een hoger doel dan opgenomen in de Raadspositie (nl. 40%), hiermee akkoord gaan. Tegelijkertijd blijft het kabinet aandacht vragen voor mogelijke knelpunten in de tijdige uitvoering van hernieuwbare energieprojecten. Uit het onderzoek over energiebesparing van TNO, dat eerder met uw kamer is gedeeld<sup>10</sup> blijkt dat de benodigde inzet van Nederland voor het Europese RED-doel van 45% in lijn is met die voor het nationale klimaatdoel voor 2030. Via onder andere het Interdepartementale Beleidsonderzoek wordt op het moment geïnventariseerd hoe deze ambitie van het kabinet voor 2030 moet worden vormgegeven.

*EED*

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 21 501-33 nr. 939

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3185

<sup>10</sup> Kamerbrief '[Nationale doelen energiebesparing](#)' van 3 februari 2023

Ook dit voorstel bevindt zich momenteel in de triloofase. Het Zweeds voorzitterschap zet erop in de onderhandelingen in maart af te ronden.

De Nederlandse inzet is onveranderd wat betreft het snel willen afronden van de onderhandelingen. Ten aanzien van de meer technische aspecten van het voorstel is er een voorlopig akkoord bereikt. Op de politiek gevoeligere artikelen (het hoofddoel en de nationale energiebesparingsplicht) is dit nog niet gelukt. Voornamelijk bij het hoofddoel in artikel 4 blijven de positie van het EP en de Raad nog ver uit elkaar liggen. De Commissie heeft samen met het Zweeds voorzitterschap bij beide partijen aangedrongen op flexibiliteit. Doordat de andere artikelen invulling geven aan het hoofddoel, is het van belang te weten naar welk percentage toegewerkt wordt.

Nederland overweegt flexibiliteit aan het Zweeds voorzitterschap te verlenen voor een compromisvoorstel voor een hoger hoofddoel. De verwachting is dat het hoofddoel tussen de 9% en 14,5% besparing voor de gehele EU zal uitkomen. Het uitgangspunt is dat de nationale bijdrage aan de EU-doelen indicatief van aard blijven. Daarnaast wil Nederland dat het bindende EU-doel is gericht op finaal energieverbruik, om voldoende ruimte te blijven geven aan de Europese opschaling van technologieën die bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie maar mogelijk met een hoger primair verbruik gepaard gaan, zoals CCS en de productie van groene waterstof. Voor een verdere toelichting zie de kamerbrief van 3 februari 2023.<sup>11</sup>

De update van het eerder gedeelde TNO-rapport (bijlage bij de stand van zaken brief van 18 oktober jl.)<sup>12</sup> met de KEV '22 cijfers is uitgesteld en zal naar verwachting begin maart gereed zijn.

#### *Decarbonisatiepakket*

Het decarbonisatiepakket wordt momenteel besproken in de Raad. Het pakket richt zich op waterstofinfrastructuur en -markten, op de toegang tot bestaande (aard)gasinfrastructuur en markten voor hernieuwbare en koolstofarme gassen en leveringszekerheid, op netwerkplanning en op de bescherming van en participatie door eindgebruikers.

Nederland pleit ervoor dat het pakket ook onder het Zweedse voorzitterschap hoog op de agenda blijft en dat op korte termijn een AO wordt bereikt, mits de kern van de voorstellen – waar het kabinet in beginsel positief tegenover staat – wordt behouden. Belangrijke thema's in de onderhandelingen zijn: verticale ontvlechting van waterstofnetbeheerders, intra-EU tarieven voor grensoverschrijdende waterstofnetwerken, kortingen voor duurzame gassen bij invoeding en transport in het bestaande aardgasnet, en bijmengen van waterstof in het aardgasnet.

Daarnaast noem ik in het bijzonder het voorstel van het Tsjechische voorzitterschap om koolstofarme waterstof mee te laten tellen voor het behalen van de doelen voor hernieuwbare waterstof onder de richtlijn hernieuwbare

<sup>11</sup> Kamerbrief '[Nationale doelen energiebesparing](#)' van 3 februari 2023

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 112 nr. 3521

energie (RED). In de AO van de Raad bereikt in de Energieraad van 27 juni jl. over de herziening van de RED is hier niet toe besloten.<sup>13</sup> Het kabinet acht het thans niet opportuun om de bereikte Raadspositie open te breken en de onderhandelingen op dit onderdeel opnieuw te voeren. Dit zou de afronding van de herziening en de implementatie van de RED vertragen, waardoor de onzekerheid over EU-kaders voor waterstofprojecten langer duurt. Daarnaast bestaat de zorg dat het gelijke speelveld niet geborgd blijft als waterstof uit bestaande kernenergieproductie als hernieuwbare waterstof wordt aangemerkt. Zoals u kunt lezen in mijn verslag van de Energieraad van 19 december jl.<sup>14</sup> heb ik in de Raad wel aangegeven te willen bezien wat mogelijk is om de productie en toepassing van koolstofarme waterstof anderszins aan te moedigen.

#### *Methaanverordening*

Op 17 december jl. heeft de Energieraad een AO bereikt over de methaanverordening. Een aantal Nederlandse voorstellen waarin aangesloten wordt bij de huidige Nederlandse werkwijze zijn daarin overgenomen. Op 29 maart zal waarschijnlijk gestemd worden over de verordening door het EP, waarna de drieloof fase van start kan gaan. Tijdens deze fase zal Nederland zich inzetten nog een aantal punten te verbeteren ten aanzien van de uitvoerbaarheid van de verordening. Dit hangt samen met de bijzondere situatie die Nederland kent, met een uitgebreid gasdistributienetwerk en zeer veel olie- en gasproductie- en -behandelingslocaties.

#### *EPBD*

Tijdens de Energieraad van 25 oktober jl. is een algemene oriëntatie bereikt over de herziening van de EPBD. Op dit moment wordt de EPBD besproken in het EP. Op 13 maart 2023 is de plenaire stemming in het EP gepland. Wanneer er een definitief EP-voorstel is dan kunnen de trilogieën starten. Deze starten naar verwachting op zijn vroegst in maart 2023 onder Zweeds voorzitterschap.

## **Transportraad**

### *FuelEU Maritime*

De trilogieën zijn eind oktober aangevangen, waarbij in de afgelopen periode voornamelijk de technische artikelen zijn behandeld. In de komende periode worden artikelen besproken die gericht zijn op onder meer de reductiedoelen, emissiefactoren en walstroom. Hierbij zet het kabinet in op het verhogen van de ambities van FuelEU Maritime door verhoogde doelen van de broeikasgasintensiteit. Het EP heeft hiervoor amendementen aangenomen, waarin een reductie in 2035 van 20% (in Commissievoorstel: 13%) en oplopend tot 80% in 2050 (in Commissievoorstel: 75%) wordt voorgesteld. Verder heeft het EP een subdoel voor het gebruik van RFNB (hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) van 2% van de gebruikte energie voorgesteld. Voor walstroom zet het kabinet in op het goed aansluiten van de bepalingen voor het

<sup>13</sup> Kamerstuk 21501-33, nr. 943

<sup>14</sup> Kamerstuk 21501-33, nr. 1003

gebruik ervan binnen FuelEU Maritime met de bepalingen voor het aanbieden van walstroom in de zeehavens op het kernnetwerk binnen de AFIR.

#### *Refuel Aviation*

Het voorstel bevindt zich nog in de triloof fase. Het kabinet pleit tijdens deze fase voor een snelle totstandkoming van een akkoord, zodat er tijdig gestart kan worden met de implementatie.

Het grootste struikelblok tijdens de onderhandeling is momenteel het wel of niet mogen gebruiken van 'low carbon' brandstoffen om te voldoen aan de bijmengverplichting. Specifiek gaat het om de toepassing van *low carbon* in de productie van waterstof. Zo ontstaat de mogelijkheid om naast groene ook blauwe waterstof te gebruiken in de productie van de duurzame brandstoffen. Deze toepassing kent zijn basis hoofdzakelijk vanuit kernenergie. Het kabinet heeft een voorkeur voor een sub-mandaat zonder toevoeging van *low carbon*, om de (groene) productie van synthetische kerosine te stimuleren en een prikkel te geven aan de markt. Indien blijkt dat een akkoord alleen bereikt kan worden als *low carbon* wel in het sub-mandaat meegenomen wordt, is dit acceptabel voor het kabinet, gelet op het grote belang van een Europese bijmengverplichting.

#### *AFIR*

Het voorstel bevindt zich momenteel in de triloof fase. De artikelen over de verplichte uitroldoelstellingen qua afstanden en capaciteit op het TEN-T netwerk zijn nog niet besproken. De ambities van de Raad en het EP liggen vooral op deze artikelen nog ver uit elkaar. De verwachting is vooralsnog echter wel dat het huidige voorzitterschap een politiek akkoord zal bereiken op de Transportraad in juni dit jaar. De positie van Nederland is onveranderd zoals weergegeven in de geannoteerde agenda van 13 mei 2022.<sup>15</sup>

#### **ECOFIN**

##### *Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)*

In de nacht van 12 op 13 december jl. is er tussen onderhandelaars van Raad, EP en Commissie een voorlopig akkoord bereikt op de CBAM. Hierover is uw Kamer geïnformeerd per brief op 22 december 2022.<sup>16</sup> Conform de toezegging in deze brief om u uitgebreid te informeren over het voorlopige akkoord geef ik u hieronder de toegezegde informatie. De tekst van het voorlopige akkoord wordt momenteel bekeken door de juridische vertalers. Daarna liggen de definitieve teksten ter plenaire stemming voor in het EP en als hamerstuk in de Raad. Het is nog niet bekend welke Raadsformatie dat betreft en wanneer dat zal zijn.

Het voorlopige akkoord past binnen het Nederlandse mandaat. Het kabinet is tevreden met de uitkomst van de onderhandelingen, maar doet nog nader onderzoek naar de precieze gevolgen voor de uitvoerbaarheid vanwege de uitbreiding van de scope van de CBAM.

---

<sup>15</sup> Kamerstuk 21 501-33 nr. 928

<sup>16</sup> Kamerstuk 21 501-08 nr. 889

Het voorlopige akkoord op de CBAM is in algemene zin dicht bij de essentiële elementen van het Raadscompromis, zoals bereikt op de Ecofinraad van 15 maart 2022, gebleven, en op een aantal punten nog meer richting de Nederlandse positie geschoven.

Naast staal/ijzer, aluminium, cement, elektriciteit en kunstmest worden ook waterstof, vijf precursoren en één downstreamproduct toegevoegd. Ook indirecte emissies worden toegevoegd. Via een wetgevend voorstel van de Commissie zou de reikwijdte na afloop van de transitieperiode (na 2026) verder kunnen worden uitgebreid. De Commissie zal eerst voor het einde van de transitieperiode komen met een uitgebreide evaluatie van de werking van de CBAM. Het kabinet heeft ten aanzien van uitbreiding van de reikwijdte van de CBAM in de onderhandelingen aangegeven het van belang te vinden om een stapsgewijze aanpak te hanteren en in eerste instantie te starten met relatief simpele sectoren. Het kabinet steunde mogelijkheden om de CBAM versneld in te voeren op een verantwoorde manier en was dan ook positief over de opname van bepaalde precursors van de vijf basissectoren. Met het oog op een compromis met het EP heeft het kabinet een positieve grondhouding ingenomen over de opname van waterstof. In algemene zin vond het kabinet het van belang dat bij uitbreiding van de reikwijdte rekening wordt gehouden met uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid voor de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en Douane. De uitbreiding met één downstreamproductgroep (schroeven/bouten/moeren) betekent voor de uitvoeringsorganisaties een stijging van het aantal invoerproducten ten opzichte van de eerdere reikwijdte. De Douane werkt momenteel aan een Uitvoeringstoets om de gevolgen voor de uitvoering nader in kaart te brengen. Deze zal naar verwachting medio maart op hoofdlijnen gereed zijn.

Over dekking van administratieve kosten voor de Commissie als gevolg van uitvoering van centrale taken van de CBAM zal worden besloten binnen de jaarlijkse EU begrotingscyclus. Nederland zet erop in om deze kosten binnen het Meerjarig Financieel Kader (MFK) te dekken. De opbrengsten van de CBAM gaan naar de lidstaten. Dit is conform wens van het kabinet om in lijn met het coalitieakkoord de CBAM in principe nationaal te incasseren. Nadat de CBAM-verordening formeel geaccordeerd is, kan verdere discussie plaatsvinden over het Commissievoorstel ter herziening van het Eigenmiddelenbesluit (EMB), inclusief het voorstel ter introductie van een nieuw eigen middel o.b.v. CBAM-opbrengsten. Over het EMB wordt met unanimititeit besloten in de Raad. Daarna moeten alle lidstaten het EMB goedkeuren conform hun eigen grondwettelijke bepalingen. In Nederland is op grond van artikel 91 van de Grondwet parlementaire goedkeuring vereist middels een wetstraject.

Voor de impact van de CBAM op ontwikkelingslanden komt er een evaluatie in 2027. De Commissie zal eind 2027 komen met een volledige evaluatie van CBAM, inclusief een beoordeling van de voortgang die is geboekt bij internationale onderhandelingen over klimaatverandering. In het standpunt van het EP in de onderhandelingen kwam de wens naar voren om minst ontwikkelde landen te financieren met een bedrag dat ten minste gelijk is aan de CBAM-opbrengsten. Op dit punt is een compromis bereikt in de vorm van de overweging dat de EU ontwikkelingslanden, en in het bijzonder minst ontwikkelde landen, via de EU-



begroting moet blijven financieren, binnen het plafond van het MFK en de EU bijdrage aan internationale klimaatfinanciering. Meer specifiek dienen die financiën ter ondersteuning van de doelstellingen van het Parijsakkoord t.b.v. decarbonisatie.

De CBAM zal meer gecentraliseerd zijn dan in het Commissievoorstel, waarbij de Commissie de leiding heeft over de meeste uitvoeringstaken. Lidstaten (in Nederland de Nederlandse Emissieautoriteit) blijven verantwoordelijk voor sancties/controle/autorisatie van CBAM-aangevers en -importeurs.

De startdatum van de transitieperiode van de CBAM is gewijzigd van 1 januari 2023 naar 1 oktober 2023. Daarmee is er tijd om na afronding van vertaling van de wettekst de nationale implementatie af te ronden.<sup>17</sup> In de transitieperiode hebben importeurs van CBAM-goederen enkel een rapportageverplichting en hoeven ze geen CBAM-certificaten in te leveren. Het nationale wetsvoorstel dat ter implementatie voor de transitieperiode is opgesteld en door uw Kamer wordt aangehouden kan, nadat een Nota van Wijziging is ingediend, weer in behandeling worden genomen. De verwachting is dat uw Kamer deze Nota van Wijziging in het voorjaar zal ontvangen.

#### *Energy Taxation Directive (ETD)*

Op de Ecofinraad van 6 december jl. heeft een gedachtewisseling plaatsgevonden over de herziening van de Richtlijn energiebelastingen ten behoeve van het verdere onderhandelingsproces over deze herziening.<sup>18</sup> In de Ecofinraad lagen twee vragen voor om meer politieke richting te geven voor het verdere onderhandelingsproces. Deze vragen zagen op het spanningsveld tussen enerzijds de klimaatambitie en anderzijds rekening houden met de huidige situatie op de energiemarkt en verschillen tussen lidstaten in de energiemix, sociaaleconomische en geografische situatie. De meeste lidstaten verwelkomden en onderschreven in algemene zin de klimaatdoelstellingen van de herziening van de Richtlijn energiebelastingen en gaven aan vaart te willen maken op dit dossier. Meerdere lidstaten gaven hierbij wel aan dat het belangrijk is de juiste balans te vinden tussen enerzijds de realisatie van de klimaatdoelstellingen en anderzijds het voldoende rekening houden met de specifieke omstandigheden van lidstaten. Een aantal lidstaten benadrukte daarbij het belang van flexibiliteit. Nederland heeft zich uitgesproken voor een ambitieuze herziening in het licht van de klimaatdoelstellingen van het Fit for 55-pakket. Nederland toonde hierbij begrip voor de specifieke situatie van verschillende lidstaten, maar deelde ook haar zorgen over het ambitieniveau en benadrukte dat de klimaatdoelen niet uit oog mogen worden verloren.

Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe voortvarend het Zweedse voorzitterschap de onderhandelingen over de herziening van de Richtlijn energiebelastingen verder zal oppakken. Besluitvorming is niet voorzien, wel zal er naar verwachting een beleidsdialoog plaatsvinden tijdens de Ecofin van juni. Het kabinet blijft inzetten op het vasthouden aan ambitie bij bijvoorbeeld de

---

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 205, nr. 4

<sup>18</sup> Kamerstuk 21501-07, nr. 1916

uitfasering van vrijstellingen en het verhogen van minimumtarieven. Daarnaast zal de samenloop met andere Fit for 55-dossiers, zoals het ETS, nauwlettend blijven worden gevolgd.

*Toezegging koolstofarme waterstof in de Europese regelgeving*

Tijdens het Commissiedebat Energieraad van 14 december jl. heb ik uw Kamer toegezegd schriftelijk toe te lichten hoe het kabinet kijkt naar koolstofarme waterstof – en in het bijzonder waterstof uit kernenergie – in de Europese regelgeving. Aanleiding hiervoor zijn de Europese onderhandelingen over de doelen voor hernieuwbare waterstof onder de richtlijn hernieuwbare energie (RED) en de onderhandelingen over het decarbonisatiepakket. Tevens heb ik aangegeven op een later moment – bij de verdere uitwerking van de plannen voor kerncentrales in Nederland – terug te komen op de toekomstige rol van kernenergie in het Nederlandse energiesysteem en de mogelijke relatie met waterstofproductie.

Het waterstofbeleid heeft primair als doel om CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren. Het kabinet zet nationaal, naast import, in op de opschaling van de productie van hernieuwbare waterstof uit wind- en zonne-energie én op de toepassing van CO<sub>2</sub>-afvang en -opslag (CCS) bij waterstofproductie waar de inzet van hernieuwbare waterstof niet, of niet tijdig, voldoende mogelijk is. Bijvoorbeeld bij de omzetting van industriële restgassen. Ook verschillende soorten koolstofarme waterstof kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van CO<sub>2</sub>-reducties. Zo kan bijvoorbeeld kernenergie op termijn een rol spelen bij de productie van waterstof. Een aantal Europese landen, waaronder Nederland, heeft kerncentrales en/of wil investeren in nieuwe kerncentrales. Een aantal van deze landen wil kernenergie ook inzetten voor de productie van koolstofarme waterstof. Als gevolg van de oplevertermijn leveren de voorgenomen nieuwe kerncentrales in Nederland pas na 2030 een bijdrage aan de klimaatdoelen en eventuele waterstofproductie.

Voor hernieuwbare waterstof is in het kader van de EU Richtlijn hernieuwbare energie (RED) voorgesteld dat deze geproduceerd moet worden met additionele hernieuwbare energie. Het kabinet is er voorstander van om additionaliteit als criterium te hanteren, ook voor de productie van koolstofarme waterstof. Indien landen bij de productie van waterstof gebruik zouden maken van bestaande energiec capaciteit, zoals bestaande kerncentrales, is er geen sprake van extra CO<sub>2</sub>-reductie. Ook kunnen risico's ontstaan voor de Europese leveringszekerheid van elektriciteit als bij waterstofproductie gebruik gemaakt wordt van elektriciteit uit bestaande kerncentrales. Deze elektriciteit wordt dan niet meer geleverd aan bestaande gebruikers. Als dat wordt gecompenseerd met de opwekking van meer fossiele energie, zou dit zelfs tot extra CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen leiden. Eventuele concurrentie door waterstof uit bestaande energie heeft bovendien potentieel nadelige effecten op het gelijke speelveld voor zowel producenten als afnemers van waterstof uit additionele energie.

Daarom richt het kabinet zich nationaal tot 2030 op waterstof uit additionele hernieuwbare bronnen. Voor de periode na 2030, wanneer de nieuwe kerncentrales in gebruik worden genomen en de bedrijfsduurverlening van Borssele mogelijk is gemaakt, moeten keuzes worden gemaakt over de inzet van

die additionele elektriciteit. Bijvoorbeeld voor de productie van waterstof of directe elektrificatie.

De inzet van het kabinet in de EU-onderhandelingen is gericht op Europese kaders voor koolstofarme waterstof, zoals uit kernenergie, separaat van en complementair aan de afspraken over hernieuwbare waterstof in de RED. Ik wil met Frankrijk, en de bredere groep van landen met plannen voor nieuwe kerncentrales, bekijken of we tot een gezamenlijke inzet kunnen komen voor waterstof uit kernenergie. Bijvoorbeeld door te verkennen of in de Europese kaders voor waterstofregulering extra prikkels kunnen worden opgenomen voor de productie van waterstof uit kernenergie. Als we de verschillende Europese kaders goed op elkaar afstemmen, kunnen zowel hernieuwbare als koolstofarme waterstof een belangrijke bijdrage leveren aan de verduurzaming van energie-intensieve bedrijven.